Anno X - N. 1 — 4 gennaio 1917

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

Parte prima. — Leggi e decreti:

Parte seconda. — Ordini generali, Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata:*

Parte terza. — Ordini di servizio e Circolari *di durata determinata:*

(*Per memoria*).

In appendice:

(*Per memoria*)

Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria:

Roma, gennaio 1917 — Tip Nazionale Bertero di G. Guadagnini e C.

Decreto Luogotenenziale 23 *novembre* 1916, *che proroga il termine assegnato ai lavori relativi all'impianto del binario di raccordo tra lo stabilimento della Fabbrica italiana di oggetti smaltati e la stazione di Torino Dora* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Visto il Nostro decreto 17 ottobre 1915, registrato alla Corte dei conti il 17 novembre successivo, col quale venne approvato, anche agli effetti della dichiarazione della pubblica utilità, il progetto 25 maggio 1914, presentato dalla Società anonima Gaensler, Bedarida e C., ora fabbrica italiana di oggetti smaltati, per l'impianto e l'esercizio di un binario di raccordo allacciante il proprio stabilimento per la industria di oggetti smaltati con la stazione di Torino-Dora, della linea Torino-Milano;

Ritenuto che col mentovato decreto fu assegnato, per la esecuzione delle espropriazioni e dei lavori, relativi all'impianto anzidetto, il termine di un anno, a decorrere dalla data del decreto stesso;

Vista l'istanza in data 26 settembre 1916, con la quale la Fabbrica italiana di oggetti smaltati, già Società anonima Gaensler, Bedarida e C., chiede che il termine predetto sia prorogato a mesi sei dopo la cessazione dello stato di guerra;

Considerate le difficoltà che, stante le condizioni del mercato, dipendenti dallo stato di guerra, la ditta industriale ha incontrato per l'acquisto del materiale di armamento, necessario all'impianto del binario;

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 29 dicembre 1916, n. 305.

Ritenuta l'opportunità di accordare la chiesta proroga, limitatamente ad un anno;

Visto l'art. 13 della legge 25 giugno 1865, n. 2359, sulle espropriazioni per causa di pubblica utilità;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato pei lavori pubblici;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

È prorogato di un anno, e precisamente fino al 16 ottobre 1917, il termine assegnato col citato Nostro decreto 17 ottobre 1915, alla Società anonima Gaensler, Bedarida e C., attualmente Fabbrica italiana di oggetti smaltati, per l'esecuzione delle espropriazioni e dei lavori relativi all'impianto di cui al progetto 25 maggio 1914, del binario di raccordo tra lo stabilimento della Società anzidetta e la stazione di Torino-Dora, della linea Torino-Milano.

Art. 2.

Il ministro proponente è incaricato della esecuzione del presente decreto che sarà pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* del Regno.

Dato a Roma, addì 23 novembre 1916.

TOMASO DI SAVOIA.

BONOMI.

DECRETO 27 *dicembre* 1916 DEL MINISTRO PER IL COMMERCIO, *che approva la tabella delle circoscrizioni delle Commissioni istituite per regolare la distribuzione e il commercio dei carboni fossili* (1).

IL MINISTRO PER L'INDUSTRIA, IL COMMERCIO E IL LAVORO

Visto il capoverso dell'art. 1° del decreto Luogotenenziale 21 dicembre 1916, n. 1737, recante norme per il commercio e la distribuzione dei carboni;

Decreta:

Articolo unico.

È approvata la seguente tabella delle circoscrizioni delle Commissioni istituite per regolare la distribuzione e il commercio dei carboni fossili:

Sede della Commissione	Compartimenti marittimi
Savona.	Savona-Porto Maurizio.
Genova.	Genova.
Spezia	Spezia-Viareggio.
Livorno	Livorno-Portoferraio.
Civitavecchia	Civitavecchia-Cagliari-Maddalena.
Napoli	Napoli-Torre del Greco-Gaeta-Castellammare di Stabia-Salerno-Pizzo e Reggio Calabria-Taranto.
Messina	Messina.
Catania	Catania-Siracusa.
Palermo	Palermo-Porto Empedocle-Trapani.

Roma, 27 dicembre 1916.

Per il ministro per il commercio
MORPURGO.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 30 dicembre 1916, n. 306.

Circolare N. 1. (C.).

Tassa straordinaria di bollo sui trasporti dei cani da caccia.

A chiarimento delle disposizioni contenute nei Bollettini commerciali N. 7 e 12 e nell'ordine di servizio N. 195-1916 avvertesi che pel trasporto in vetture di 3ª classe dei cani da caccia accompagnati da cacciatori (pel quale trasporto non si staccano bollette bagaglio, ma si rilasciano biglietti come pei viaggiatori) è dovuta la tassa straordinaria di bollo in ragione di 20 centesimi per biglietto se di corsa semplice, e di centesimi 40 se di andata e ritorno.

Anche nel caso del trasporto di più cani pel quale venga rilasciato un *unico* biglietto Mod. Ci-203, la tassa straordinaria di bollo deve essere computata nella misura fissa di cent. 20 per biglietto se di sola andata, e di cent. 40 se di andata e ritorno.

Detta soprattassa dovrà essere esposta separatamente sul biglietto, mentre per la relativa contabilizzazione — da effettuarsi a norma delle disposizioni vigenti, da parte della gestione bagagli — verranno osservate le norme di cui il punto V dell'ordine di servizio 195-1916.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9, 16 *e* 22.

Circolare N. 2. (C.).

Trasporti militari in conto corrente in servizio cumulativo italiano ed in transito sulle linee dello Stato.

(Vedi Ordine di servizio N. 176-1908).

Si ricorda che, secondo l'ordine di servizio n. 176-1908, i trasporti militari in conto corrente, effettuati in servizio cumulativo italiano, devono per la loro scritturazione e contabilizzazione es-

sere considerati, dai transiti interni, in *affrancato* se diretti a stazioni delle ferrovie secondarie, ed in *assegnato*, se in provenienza dalle medesime; in modo cioè che sia corrisposta in ogni caso, alla ferrovia secondaria, la tassa dovutale per il proprio percorso.

Si prescrive, inoltre, che per i trasporti predetti effettuati da una ferrovia secondaria ad altra ferrovia secondaria, in transito sulle linee dello Stato, ciascuno dei due transiti interessati debba provvedere all'accreditamento della tassa dovuta alla ferrovia secondaria in contatto. Il transito di *entrata* provvederà cioè a corrispondere la tassa spettante alla ferrovia mittente del trasporto, e quello di *uscita*, accrediterà alla ferrovia secondaria destinataria la tassa dovutale.

È obbligo di ciascun transito di far risultare anche sui documenti di trasporto le tasse da esso contabilizzate.

Il medesimo procedimento dovrà pure esser seguito pei trasporti effettuati fra stazioni della Società veneta, in transito sulle linee dello Stato, per i quali da ciascuno dei due transiti interni (transito di *entrata* e transito di *uscita*) dovrà essere corrisposta alla detta Società la tassa afferente al percorso sulla linea di immediato contatto, come se si trattasse di due distinte amministrazioni.

Rammentando, infine, che tutte le richieste Mod.-444 debbono rimanere in nostro possesso perchè necessarie per giustificare i singoli addebiti al Ministero della guerra, si raccomanda, nuovamente, ai transiti di lasciarle attaccate o di attaccarle alle lettere di porto e alle note di spedizione dei trasporti destinati a stazioni dello Stato od alle lettere di porto o note di spedizione da rimettere ai competenti nostri Controlli (3° di Firenze e 4° di Torino).

Nella circostanza, si ritiene utile ripubblicare, completato, l'elenco delle ferrovie secondarie che hanno aderito al conto corrente di cui trattasi, sotto l'osservanza delle norme all'uopo stabilite dall'ordine di servizio n. 176-1908.

Ferrovie Nord Milano.
» della Brianza centrale.
Società Veneta (1).
Ferrovie di Reggio Emilia.

(1) Escluse le linee Verona-Caprino-Garda e Torrebelvicino-Schio-Arsiero.

Ferrovia Suzzara-Ferrara.
» elettrica di Valle Brembana.
» Santhià-Biella.
Ferrovie dell'Alta Valtellina.
Ferrovia Rezzato-Vobarno-Vestone.
» Brescia-Iseo e Rovato-Iseo con diramazione Bornato-Passirano-Paderno.
» Centrale Umbra.
» Poggibonsi-Colle Val d'Elsa.
» Roma-Albano-Nettuno.
» Roma-Ronciglione-Viterbo.
» Varese-Porto Ceresio.
» Mandela-Subiaco.
» Cancello-Benevento.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Circolare N. 3. (C.).

Marche da bollo per quietanza sulle bollette (Mod. CI – 400).

Si è rilevato che molte stazioni omettono, di regola, l'applicazione delle marche da bollo sulle quietanze delle ricevute modello CI-440 rilasciate alle parti per i depositi relativi a caparre vagoni. E poichè a forma delle vigenti disposizioni di legge, deve esigersi l'applicazione della marca da bollo a carico delle parti tanto all'atto del deposito, quanto al momento della restituzione del deposito stesso, si avverte che d'ora innanzi le bollette modello CI-440, che resultassero sprovviste delle marche da bollo, saranno senz'altro respinte, perchè venga provveduto alla loro regolarizzazione.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Comunicazioni.

Riammissione alle gare. — Con decreto 7 dicembre 1916, n. 486, del ministro della guerra, è stato riammesso a fare offerte per tutti i contratti con le pubbliche Amministrazioni il sig. Romei Lemmo fu Pietro di Prato (Toscana), stato escluso dalle dette contrattazioni con decreto 13 gennaio 1915, n. 51, come da pubblicazione fatta nel bollettino n. 4 del 28 gennaio 1915.

Il Direttore generale
R. DE CORNE'.

SENTENZE

Danni dall'esercizio - Infortunio di un agente postale - Risarcimento - Natura dell'azione.

L'azione dell'agente postale ferito in un incidente ferroviario mentre presta servizio in un ambulante, non dipende dal contratto di trasporto, ma dalla colpa aquiliana.

Vi è indipendenza assoluta fra l'Amministrazione ferroviaria e quella postale in ordine al servizio della corrispondenza e del personale che vi è addetto nelle strade ferrate dello Stato, inquantochè tale servizio si svolge scevro da qualsiasi ingerenza di detta Amministrazione la quale agisce come mezzo meccanico di trazione.

Il carrozzone postale ferroviario è un vero e proprio ufficio postale ambulante e gli impiegati addettivi, i quali in tale contingenza riportino lesioni a causa di incidenti ferroviari, possono reclamare soltanto su la base del rapporto di impiego *che li lega all'Amministrazione da cui dipendono.*

CASSAZIONE ROMA - sentenza 14 novembre-4 dicembre 1916 (*Est.* Morgigni De Manthoné) - FF. SS. contro Cardellini.

Ritenuto in fatto che Alessandro Cardellini convenne l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato dinanzi al Tribunale civile di Roma per il risarcimento di danni in L. 40.000 assumendo che nel 25 novembre 1912, nel viaggiare quale messaggero postale, nel vagone del treno 1808 sul percorso Napoli-Roma, a causa di una fermata eccessivamente repentina avvenuta alla stazione di Anagni, cadde nell'interno del suddetto veicolo, e subì frattura di alcune costole, lesione al rene sinistro, gravissimi e permanenti disturbi funzionali del sistema nervoso. Che l'Amministrazione

oppose che la fermata fu normale come risultava dall'apparecchio speciale denominato tachimetro e dedusse che, in ipotesi, versavasi nel caso della colpa aquiliana, mancando il vincolo contrattuale del trasporto in quanto l'istante non era un ordinario viaggiatore, ma un addetto al pubblico servizio della corrispondenza postale, onde a lui incombeva di provare la responsabilità delle ferrovie.

Che il Tribunale con sentenza del 26-29 maggio 1914, opinando che la colpa fosse contrattuale in base alla convenzione del 4 gennaio 1910, intercedeva fra l'Amministrazione delle poste e l'Amministrazione delle ferrovie, ammise il Cardellini a provare con testimoni che egli nell'esecuzione del trasporto, e a causa di questo pativa le lamentate lesioni e siffatta decisione essendo stata confermata dalla Corte di appello mercè la sentenza 30 aprile - 25 maggio 1915, l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato ha ricorso per due motivi.

Considerato in diritto che occorre rilevare quali furono gli accordi 4 gennaio 1910 tra il Ministero delle poste e la Direzione generale delle ferrovie dello Stato per il servizio postale nelle ferrovie stesse, allo scopo di derivarne le conseguenze giuridiche per pronunzizare sul ricorso in esame avendo da esse la Corte di appello tratta la responsabilità contrattuale messa a fondamento della domanda giudiziale.

Le norme essenziali di siffatti accordi sono questi:

1°) l'obbligatorietà e la gratuità del trasporto sulle linee esercitate dalle FF. SS. tanto della corrispondenza quanto del personale adibito al servizio postale — purchè munito di una tessera di riconoscimento, mediante carrozzoni di proprietà dell'Amministrazione delle poste e in mancanza di uno o due compartimenti di II classe, messi a disposizione dell'Amministrazione stessa delle suddette ferrovie — (art. 1 e 3).

2°) Il carico, lo scarico e il trasbordo delle corrispondenze dei pacchi sui veicoli e nei compartimenti destinati al servizio postale, come pure nei bagagliai o carri scorta, quando il loro trasporto venga in questi effettuto, debbono essere eseguiti esclusivamente dagli agenti alla dipendenza dell'Amministrazizone postale, sotto l'assoluta responsabilità della stessa (art. 14).

3°) La apertura e la chiusura dei veicoli o compartimenti sopra menzionati, spetta ad essi agenti se vi viaggiano, e nel caso che non vi viaggiano, dovranno i medesimi veicoli o compartimenti essere chiusi a chiave, o piombati od altrimenti assicurati, a cura e con la responsabilità degli agenti stessi (art. 18).

4°) La pulizia interna dei menzionati veicoli, di quelli totalmente ridotti e di quelli parzialmente ridotti, il loro riscaldamento, le spese di manutenzione ordinaria e straordinaria, sono a carico dell'Amministrazione delle poste (art. 19, 20, 22).

5°) Divieto assoluto al personale dell'Amministrazione ferroviaria di accedere nei compartimenti e nelle carrozze, occupati dal personale in servizio delle poste (art. 30).

Dal complesso di queste statuizioni emerge manifestamente, la indipendenza assoluta fra l'Amministrazione ferroviaria e l'Amministrazione postale in ordine al servizio della corrispondenza e del personale addettovi nelle grandi linee delle strade ferrate dello Stato, inquantochè tale servizio si svolge scevro di qualsiasi ingerenza dell'Amministrazione delle ferrovie la quale agisce come mezzo meccanico di trazione.

Pertanto il veicolo postale è un ufficio postale ambulante, e i suoi impiegati altra figura non possono riscontrare nell'Amministrazione ferroviaria se non quella di un incaricato diretto dell'Amministrazione delle poste per il trasporto da un luogo ad un altro, completamente estraneo ad ogni rapporto di essi con la detta Amministrazione postale da cui dipendono.

Tale essendo la posizione di fatto e di diritto degli impiegati assegnati al servizio della corrispondenza postale nelle ferrovie dello Stato, ne deriva che non esiste il contratto di trasporto; mancando il viaggiatore vero e proprio, ed il vettore, dappoichè il messaggero postale, così chiamato, è stipendiato con speciale retribuzione ed è il mezzo indispensabile all'Amministrazione postale per la attuazione del suddetto servizio, di fronte al quale l'Amministrazione ferroviaria cessa di esercitare l'azienda commerciale di trasporto, ma opera invece come un organo dello Stato per concorrere unitamente ad un altro organo dello Stato medesimo, ossia il Ministero delle poste, alla esplicazione di un servizio evidentemente statale.

È ovvio che per siffatta esplicazione siano corsi accordi tra le due Amministrazioni, ma è falsarne lo intento e la reale essenza il riscontrare in essi la figura giuridica del contratto di trasporto del diritto privato, non essendo ammissibile che lo Stato pattuisca e stipuli convenzioni con se stesso.

La contrattazione poteva aver luogo nei trascorsi tempi in cui le Società erano concessionarie dello esercizio ferroviario, ma non è concepibile ora che lo Stato ha riscattato cotale esercizio. Sono quindi inapplicabili nella specie, le teorie giuridiche invocate dalla Corte di appello in sostegno della sua tesi, rilevando in base all'art. 1128 del Codice civile, che ben possa uno dei contraenti stipulare a vantaggio di un terzo il quale, nel caso in discussione, sarebbe, secondo quel Collegio, impiegato postale — come pure i contratti sono non soltanto a titolo oneroso, ma anche a titolo gratuito; nè essa Corte pose mente alla contraddizione fragrante in cui incorreva una volta che aveva ritenuto l'esistenza del contratto di trasporto essendo questo di natura strettamente commerciale (art. 3, n. 13 del Cod. di commercio — impresa di trasporti di persona o di cose per terra o per acqua) e perciò per presunzione, non gratuito.

Rimasto, adunque, fermo il concetto della inesistenza del vincolo contrattuale di trasporto in confronto dell'impiegato postale addetto al servizio della corrispondenza nelle ferrovie dello Stato, ne consegue che altra azione non gli compete nel caso di infortunio subito nell'esercizio e a causa di siffatta mansione, se non quella che mette capo al rapporto di impiego.

Il secondo mezzo del ricorso proposto in via subordinata e riflettente la negata autenticità alla zona tachimetrica e la non ammissione della perizia e della prova testimoniale, rimane evidentemente assorbito.

P. Q. M. la Corte cassa la sentenza 30 aprile-25 maggio 1915 della Corte di appello di Roma, 1ª Sezione civile, nella causa tra l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e Alessandro Cardellini e rimanda la causa stessa alla seconda Sezione civile della suddetta Corte di appello per nuovo giudizio e per pronunziarsi anche sulle spese di questo grado.

Trasporto di cose - Errore nella riconsegna - Danni - Irresponsabilità dell'Amministrazione.

Gli agenti ferroviari hanno la veste e la qualità di commessi dell'Amministrazione nella custodia e nel governo delle cose trasportate fino all'atto della loro consegna al destinatario.

La custodia delle merci che, dopo lo svincolo e la consegna, sono dal destinatario lasciate nelle immediate dipendenze delle ferrovie si deve reputare estranea alle incombenze degli agenti ferroviari.

Se l'obbligo della vigilanza da parte dell'Amministrazione sussistesse fino alla materiale esportazione dalla stazione e sue dipendenze, si verserebbe in tema di responsabilità contrattuale e non mai aquiliana.

CASSAZIONE TORINO — sentenza 13-24 novembre 1916 (*Est.* Bellavita) — FF. SS. contro Martini Jacopo.

FATTO.

Il farmacista Jacopo Martini citava, nel maggio 1914 avanti il Tribunale di Mondovì le ferrovie dello Stato assumendo che nel febbraio la Ditta Idros gli aveva spediti due cilindri della capacità di circa litri trecento di acqua ragia: che il 17 febbraio il suo conducente essendosi portato alla stazione di Mondovì a ritirare due fusti di olio minerale, era stato invitato dagli agenti ferroviari a ritirare anche i due cilindri d'acqua ragia, al che il conducente aveva aderito e che la ricevuta, al registro consegne, era stata apposta dall'assuntore dei trasporti a domicilio, Giuseppe Manfredi, munito di procura per il ritiro della merce destinata al Martini; che i due cilindri che si trovavano vicini e soli nel deposito merci erano stati indicati al conducente, che aiutato da altri

li aveva caricati: che i medesimi si rassomigliavano per dimensioni, forma, colore, che il contenuto di uno di essi, versato il mattino successivo, nella caldaia dello Stabilimento Martini, ove bolliva la miscela per la preparazione della trementina, aveva determinato un incendio che distrusse il laboratorio, consistendo esso non di acqua ragia, ma d'alcool puro:

che l'errore era avvenuto alle ferrovie dove essendo giunti cilindri di alcool diretti ad una Ditta che non era la Martini, uno di essi era stato scambiato con un cilindro d'acqua ragia destinato a quel farmacista e consegnato al suo conducente;

che i danni risentiti ammontavano a L. 14,634.70 e che di essi, colle spese e gli interessi dovevano rispondere le ferrovie.

Sollecitava all'uopo di essere ammesso a provare i fatti con testimoni e con perizia, mentre l'Amministrazione opponeva l'irricevibilità delle domande perchè non precedute da reclamo in via amministrativa, e ad ogni modo il difetto di fondamento perchè i fusti erano stati svincolati e ritirati, senza riserva, perchè i danni erano da imputarsi allo stesso Martini, ed ai suoi dipendenti, ed infine perchè le indennità proposte dovevano diversamente essere conteggiate ed erano già state rifuse dalla Compagnia d'assicurazione degli incendi alla quale il Martini era abbonato.

Il Tribunale con sentenza 1-7 aprile 1915 faceva luogo alla ammissione della prova testimoniale e peritale. La Corte colla denunciata sentenza confermava quella dei primi giudici ammettendo un nuovo capitolo di prova dedotto dalle ferrovie ed inteso a dimostrare che la merce in lite era stata svincolata e ritirata dal Manfredi che, non presenti gli agenti della stazione, la consegnava al conducente per il trasporto a Roccaforte, residenza del Martini.

Di tale sentenza si chiede l'annullamento sostenendosi dalle ferrovie, col ricorso notificato il 29 maggio 1916 e resistito dal controricorso a sua volta notificato il 28 luglio successivo, che furono in primo luogo violati l'art. 129 delle tariffe ferroviarie approvate con legge 27 aprile 1885 n. 3048 e gli art. 360 n. 2, 361, 517 Cod. procedura civile e falsamente applicati gli articoli 1151, 1153 Cod. civ., ed in secondo luogo violati gli art. 1229 e 1097 Cod. civile in rapporto agli art. 1151 e 1153 stesso codice.

LA CORTE HA CONSIDERATO IN DIRITTO:

La denunciata sentenza premette che l'azione proposta dal Martini è extra contrattuale, fondata cioè sull'art. 1151 Cod. civ., essendosi egli lagnato che, dopo la completa esecuzione del contratto di trasporto ed a riconsegna avvenuta dei due recipienti di acqua ragia al Manfredi, che lo rappresentava e che li depose provvisoriamente sotto la tettoia della stazione, le ferrovie si fossero, all'infuori di ogni incarico, arbitrariamente intromesse per l'invio della merce alla sua residenza di Roccaforte colle sollecitazioni ripetute al suo conducente di ritirarla e colla rimessione in definitiva avvenuta di un fusto di alcool puro a vece di uno di acqua ragia, e che versato poi nella caldaia in ebollizione era stato causa dell'incendio e della distruzione del laboratorio.

Ciò premesso, la sentenza passa in rassegna talune delle eccezioni che l'Amministrazione ferroviaria aveva prospettate ed illustrate nella comparsa conclusionale, e ne rileva la nessuna fondatezza, senza però arrestarsi, e tenere conto dei più gravi e malagevoli dubbi che dovevano farla esitante e perplessa ad accogliere la soluzione adottata, e che senza commenti, senza esame, e senza titubanza furono invece scartati e disattesi con omissione pertanto delle ragioni alle quali aveva attinta la persuasione ed il convincimento, per reputare giustificato un tale comportamento.

Di qui la censura di mancanza di motivazione che, a parere del Collegio, correttamente è rivolta alla Corte e che vuol essere con precedenza studiata, giacchè dall'accertata sussistenza di quel vizio dipende l'accoglimento del ricorso, con dispensa di indagini circa gli altri addotti a conforto della istanza di cassazione, perchè da quello assorbiti e superati.

Pongasi, in concreto ora, mente alle lacune ed alle manchevolezze della sentenza a giustificazione degli appunti e delle osservazioni che precedono.

Una precipua ragione di responsabilità per le ferrovie si fa da essa consistere nella circostanza che i recipienti, di cui uno contenente alcool puro, furono consegnati al conducente dagli agenti ferroviari.

Prima però di ammettere come decisiva, per obbligare l'Am-

ministrazione all'eventuale risarcimento, la pretesa inframmettenza dei suoi dipendenti nell'episodio della esportazione dei fusti dalla stazione, era necessaria e doverosa la ricerca preliminare e la dimostrazione sicura che l'intervento degli agenti ferroviari in quella occasione ed al fine propostosi integrava altra delle incombenze alle quali erano destinate.

E poteva apparire allora dubbia ed incerta l'opinione affermativa, resistita e combattuta, come non avrebbe mancato di esserlo dalla considerazione che, essendosi in fatto ritenuto che la merce era già stata consegnata al destinatario, più non incombeva agli agenti ferroviari, in veste e qualità di commessi della Amministrazione, di occuparsi di essa. La concezione del costoro ufficio avrebbe forse permesso di riguardarlo come esclusivamente rivolto e riservato alla custodia ed al governo delle merci in consegna dell'Amministrazione e non dalle altre che, per avvenuta riconsegna, si dovevano reputare a disposizione altrui ed alle quali era ormai diventata estranea l'Amministrazione essendo cessata ogni disponibilità ed incombenza al riguardo e venuta meno in conseguenza ogni legittima causa di ingerenza nei suoi dipendenti. E quando la tesi avesse trovato ragionevole accoglimento dalla Corte, questa avrebbe dovuto dichiarare allora che nè di incombenze, nè di responsabilità della ferrovia era più il caso di parlare.

Che se, accedendo ad altro ordine di idee, la Corte avesse inclinato a ritenere che, per contratto di trasporto, l'Amministrazione aveva obbligo di vigilanza sulla merce fino alla materiale asportazione dalla stazione e sue immediate dipendenze, avrebbe pur sempre dovuto confortare tale opinione con soddisfacente serie di argomentazioni e col risultato di dover allora convenire che versandosi in tema di responsabilità accessoria e complementare del contratto, non erano applicabili più le norme della responsabilità aquiliana, ma le altre relative alla contrattuale disciplinate e previste dalle regole e condizioni delle tariffe ferroviarie. Neppure era escluso che la Corte potesse indagare se per avventura si fosse in presenza di quel consenso spontaneo di chi dà e di chi riceve la cosa in deposito per fare luogo al contratto di cui all'articolo 1339 Cod. civ. Ma era necessario assodare anzitutto se un simile vincolo poteva verificarsi e riconoscersi nella Amministrazione che funziona per legge come vettrice e non come depositaria

li merci, ed, in caso affermativo, riferire pur sempre la responsabilità conseguenziaria a colpa contrattuale e non a quella ipotizzata all'art. 1151 Cod. civ.

Basta la sommaria esposizione di queste mende per decidere delle sorti della sentenza senz'uopo di insistere oltre per apprezzare il giuridico fondamento delle altre censure, intese a riprovare differenti raziocini, e concetti, del pronunziato, che vuol essere nel suo complesso, a sensi delle svolte considerazioni, annullato per dare agio al magistrato di rinvio di liberamente ed ampiamente trattare tutte le questioni che dai rappresentanti delle parti verranno, con rispetto alle norme di procedura, affacciate, e che a questo Collegio è stato concesso a preferenza di scorgere e di additare e meno di risolvere e decidere per non essere state imposte e trattate nella sentenza ad oggetto di discussione per giudice di merito.

P. Q. M. Visti gli articoli 539, 540, 542, 544, 548, C. P. C., cassa la sentenza 5-11 gennaio 1916 della Corte di appello di Torino, della quale si tratta.

Errata-corrige

A pagina 613 del bollettino 52-1916, riga terza dell'art. 1 del decreto Luogotenenziale 19 novembre 1916, n. 1703, invece di L. 0,013 leggasi L. 0,103.

ANNO X - N. 2 11 GENNAIO 1917

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

Roma, gennaio 1917 — Tip Nazionale Bertero di G. Guadagnini e C.

LEGGE *n.* 1738 *del* 24 *dicembre* 1916 *che proroga l'esercizio provvisorio per i Bilanci* 1916-17 (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Il Senato e la Camera dei deputati hanno approvato;
In virtù dell'autorità a Noi delegata;
Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

Articolo unico.

L'esercizio provvisorio degli stati di previsione dell'entrata e della spesa per l'anno finanziario 1916-17, autorizzato per il 1° semestre dalle Leggi 14 giugno 1916, n. 738, e 9 luglio stesso anno, n. 814, è prorogato, per i singoli stati di previsione, fino a quando i medesimi non siano approvati per legge.

Avranno efficacia a tutto l'esercizio finanziario nel corso del quale sarà pubblicata la pace, e, in ogni caso, per tutto l'esercizio finanziario 1917-918, le disposizioni contenute nelle leggi e nei decreti di cui agli articoli 2 e 3 della legge 21 dicembre 1915, n. 1774, nel Regio decreto 31 maggio 1916, n. 695 e nei decreti Luogotenenziali 23 dicembre 1915, n. 1812; 27 agosto 1916, nn. 1057 e 1058; 31 agosto 1916, nn. 1080 e 1090; 28 settembre 1916, n. 1238; 1° ottobre 1916, n. 1403; 18 ottobre 1916, n. 1332; 19 ottobre 1916, n. 1365; 9 novembre 1916, n. 1525 e 16 novembre 1916.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* del 26 dicembre 1916, n. 302.

Ordiniamo che la presente, munita del sigillo dello Stato, sia inserta nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data ad Agliè, addì 24 dicembre 1916.

TOMASO DI SAVOIA.

BOSELLI — SONNINO — COLOSIMO — ORLANDO — SACCHI — MEDA — CARCANO — MORRONE — CORSI — BONOMI — RUFFINI — RAINERI — DE NAVA — ARLOTTA — FERA — BISSOLATI — COMANDINI — SCIALOIA — BIANCHI.

Visto, *Il Guardasigilli*: SACCHI.

COMUNICATO

Si rende noto al personale che dalla sottoscrizione aperta dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato a favore delle famiglie bisognose dei cittadini chiamati alle armi per la guerra e della Croce Rossa è stata prelevata, per le erogazioni relative al mese di dicembre 1916, la somma di L. 168.000, di cui L. 36.000, e cioè il terzo, sono state assegnate al sig. presidente del Comitato centrale dell'Associazione Italiana della Croce rossa, previa detrazione di L. 900 che si sono versate all'Opera dello « Scaldarancio », e L. 72,000, corrispondenti agli altri due terzi, sono state assegnate ai sigg. Prefetti del Regno, proporzionalmente alle popolazioni delle provincie, perchè provvedano a distribuirle fra i singoli comitati locali seguendo analogo criterio.

Complessivamente è stata pertanto erogata, per il periodo dal luglio 1915 al dicembre 1916, la somma di L. 2.001.000.

Ordine di servizio N. 1. (C.).

Trasporti di carte e stampati per conto dell'Economato Generale del Ministero di Industria Commercio e Lavoro.

(Vedi Ordini di servizio N. 115-1906 e 401-1914).

Con riferimento al punto V dell'ordine di servizio n. 115-1906, si avverte che, per effetto dei decreti luogotenenziali 28 ottobre 1915, n. 1602, 9 dicembre 1915, n. 1806, e 20 febbraio 1916, n. 222, il prezzo unitario di L. 0.0566 per tonnellata e per chilometro ed il diritto fisso di L. 1.03 per tonnellata, già modificati in L. 0.0577 e L. 1.0816 con l'ordine di servizio n. 401-1914, devono ora intendersi elevati, rispettivamente, a L. 0.0585 e L. 1.25.

Resta inteso, poi, che anche per i trasporti di carte e stampati di cui trattasi deve essere riscosso, in aggiunta ai detti prezzi, l'aumento del 10 % di cui l'altro decreto luogotenenziale 3 settembre 1916, n. 1164.

È inoltre dovuta per i trasporti medesimi la tassa straordinaria di bollo, salvo che essi siano effettuati direttamente dal Ministero di industria, commercio e lavoro o dagli uffici dipendenti.

Il citato ordine di servizio n. 401-1914 è annullato.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 e 22.

Circolare N. 4. (C.).

I - Viaggi delle Dame infermiere della Croce rossa. II - Viaggi degli operai addetti a lavori militari in zona di Guerra.

I. *Viaggi delle Dame infermiere della Croce rossa.* — A modificazione della circolare n. 65-1915, si avverte che le Dame infermiere della Croce rossa hanno diritto al viaggio gratuito solo quando vanno a prendere servizio presso gli ospedali mobilitati, o ne ritornano, per raggiungere la propria sede e che possono prendere posto, come gli ufficiali subalterni, in prima classe di qualsiasi treno, esclusi i direttissimi.

All'uopo, le Dame medesime dovranno, ben s'intende, essere sempre munite di regolare documento di indentificazione personale, attestante che il viaggio ha luogo « per motivi di servizio ».

II. *Viaggi di operai addetti a lavori militari in zona di guerra.* (*Circolari* 1-8 *e* 12 *del* 1916. — Si avverte che gli operai che vanno per lavori in zona di guerra, potranno essere ammessi a viaggiare senza pagamento, verso rilascio da parte delle stazioni del biglietto mod. Ci-201 (e Ci-201a se in servizio cumulativo), soltanto quando siano muniti di una richiesta speciale di cui al facsimile allegato, emessa dal Segretariato Generale per gli Affari Civili, re-

golarmente compilata in ogni sua parte. Lo stesso dicasi per gli operai che ritornano alle loro residenze, avvertendo che il modulo anzidetto verrà in tal caso rilasciato dalle Direzioni dei Cantieri di lavoro, alle quali viene fornito a cura del Segretariato medesimo.

Resta inteso che nel viaggio di andata, oltre la richiesta speciale, gli operai dovranno esibire il documento che autorizza la partenza, di cui è cenno nella circolare n. 8-1916.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3. 4, 5, 7, 9, 15, 18, 19, 20, 21 *e* 22.

Circolare N. 5. (C.).

Trasporti a domicilio a Milano.

(Vedi Ordine di servizio N. 334-1915).

Si è rilevato che molte stazioni, nell'applicare le tasse in porto affrancato per la consegna a domicilio di trasporti diretti a Milano, non tengono conto delle modificazioni apportate. dal 1° gennaio 1916, alla tariffa di quella agenzia di città, con l'ordine di servizio n. 334-1915, specialmente per ciò che riguarda la tassa minima dovuta per le damigiane contenenti liquidi, che è più elevata di quella stabilita per le altre voci di merci.

Si richiamano, pertanto, le stazioni a tenere in corrente il fascicolo « Norme, condizioni e corrispettivi pei trasporti a domicilio, edizione 1912 », inserendovi tutte le relative varianti che, mano a mano, vengono pubblicate da questa Direzione Generale.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5 *e* 22.

Allegato **A** *alla Circolare N.* **4-1917.**

N°

R. ESERCITO ITALIANO

COMANDO SUPREMO

SEGRETARIATO GENERALE PER GLI AFFARI CIVILI

RECLUTAMENTO DI OPERAI

MOD. **D** — **(Deve essere rilasciato alla Stazione di partenza per l'iscrizione della spesa di viaggio in conto corrente).**

Per la iscrizione della spesa di viaggio in conto corrente è necessario:

1° — Che gli operai siano reclutati direttamente dal Segretariato Generale per gli **Affari Civili** e non da o per imprese private;

2° — Che nella seconda pagina di questo modulo sia citato in base a quale documento del **Segretariato** Generale (o in seguito ad autorizzazione di questo, del **Prefetto o Sottoprefetto**) è consentita la **inscrizione** della **spesa** in conto corrente.

Squadra N. ....

Proveniente da .... *partita il* ....

Diretta a ....

Capo-Squadra ....

Capo del drappello scorta dei Carabinieri R. R. ....

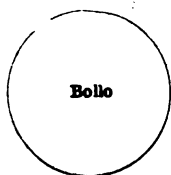
ELENCO

N. 1	COGNOME E NOME 2	Età 3	Paternità 4	Mestiere 5	Comune di residenza 6
1					
2					
3					
4					
5					
6					
7					
8					
9					
10					
11					
12					
13					
14					
15					
16					
17					
18					
19					

Il presente elenco dev'essere redatto senza dubbio sull'autenticità delle scritturazioni e senza sovrapposizioni sui nomi cancellati.

N. 1	COGNOME E NOME 2	Età 3	Paternità 4	Mestiere 5	Comune di residenza 6
20					
21					
22					
23					
24					
25					
26					
27					
28					
29					
30					
31					
32					
33					
34					
35					
36					
37					
38					
39					
40					
41					
42					
43					
44					
45					
46					
47					
48					
49					
50					

I N. (1) .... *operai su elencati viaggiano a carico del conto corrente dell'Amministrazione militare in conformità al documento*..........................
....

Bollo

firma ....

Data ....

(1) Da scriversi in tutte lettere.

Gli operai reclutati per conto d'imprese private non possono in nessun caso fruire del viaggio in conto corrente, nè per l'andata, nè per il ritorno e non sono ad essi applicabili le condizioni del contratto-base se non in quanto sono contemplate dai contratti di lavoro stipulati dalle singole imprese coi rispettivi operai.

Comunicazioni.

Opera di previdenza a favore del personale.

(*Legge 19 giugno 1913, n. 641*).

Dopo la comunicazione fatta nel bollettino n. 42, 1916, la Giunta dell'Opera di previdenza ha approvato a tutto il 31 dicembre 1916 le seguenti liquidazioni:

LIQUIDAZIONI	Esercizio	Indennità di buonuscita (art. 1, § 1, della legge)						Sussidi temporanei ad orfani — (art. 1, § 2 della legge)		Assegni alimentari vitalizi — (art. 1, § 3 della legge)		Rimborsi di trattenute (art. 3 della legge)					
		ad agenti			a famiglie							ad agenti			a famiglie		
		N.	importo		N.	importo		N.	importo	N.	importo	N.	importo		N.	importo	
Approvate dal 1° ottobre 1916 a tutto il 31 dicembre 1916. .	1912-13	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	1913-14	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	1914-15	—	—	—	3	1.206	50	1	360	—	—	—	—	—	1	1	55
	1915-16	3	913	21	13	65.590	05	37	13.558	5	2,076	1	7	36	2	36	77
	1916-17	280	201.475	21	26	25.623	32	54	18.890	2	660	4	25	23	2	50	11
Aggiungendo quelle approvate precedentemente.	......	9410	7.132.075	34	2279	1.333.388	74	1573	557.726	55	19.272	141	1.169	61	37	325	23
Si ha un totale a tutto il 31 dicembre 1916 . .		9693	7.334.463	76	2447	1.425.808	61	1665	590.534	62	22.008	146	1.202	20	42	413	66

Sul residuo della disponibilità dell'esercizio finanziario 1916-1917, nonchè sul residuo della somma di L. 50,000, di cui la precedente comunicazione pubblicata sul bollettino n. 29-1915, furono approvate dal Comitato, dopo il 30 settembre 1916, le seguenti concessioni:

1°) - SUSSIDI TEMPORANEI AD ORFANI DI PENSIONATI:

(Art. 1, n. 2, lettera c) della legge)

N. 1, a favore della nominata MARGHERITA, orfana di 2° letto del manovratore pensionato ACETO Giuseppe (80519): L. 240 annue, con decorrenza 1° ottobre 1916.

2°) - ASSEGNI ALIMENTARI VITALIZI A CONGIUNTI BISOGNOSI:

(Art. 1, n. 3, lettera e) della legge)

N. 5, a favore delle sottoindicate persone di famiglie di ex agenti:

1°) NOTARI Armida, vedova del fuochista MATTEINI Dino (118483): L. 300 annue, con decorrenza 1° luglio 1916;

2°) TORRES Maria, vedova del manovale GERACI Salvatore (150895): L. 300 annule con decorrenza 1° settembre 1916;

3°) PASSERI Adalgisa, vedova del macchinista LENZI Olinto detto Pilade (100193): L. 300 annue, con decorrenza 1° settembre 1916;

4°) PANDOLFINI Iginia, vedova del fuochista TOLOMEI Vilido (107290): L. 300 annue, con decorrenza 1° ottobre 1916;

5°) HINNA Adalgisa, vedova del guardafreni POMPILIO Emilio (112056): L. 300 annue, con decorrenza 1° dicembre 1916.

3°) — RICOVERO DI ORFANI IN ISTITUTI DI EDUCAZIONE E DI ISTRUZIONE:

(Art. 2, penultimo capoverso della legge)

N. 16, a favore degli orfani sottoindicati:

1°) CELSO, orfano del capo gestione di 2° grado CIAMBERLINI Cesare (77792);

2°) ALFIO, orfano del capo squadra alle merci GEMIGNANI Giuseppe (71559);

3°) ILIO, orfano del capo stazione di 3° grado BAGNAI Italo (83482);

4°) GIOVANNI, orfano dell'applicato principale ROSSI Adolfo (29201);

5°) FRANCESCO, orfano dell'operaio di 2ª classe POTA Antonio (78341), morto nel terremoto del 13 gennaio 1915;

6°) OSVALDO, orfano di 1° letto del capo squadra cantonieri MARIANI Tito (34855), a condizione che, oltre alla quota parte di sussidio temporaneo, sia devoluta all'Opera di previdenza, quale contributo nelle spese di ricovero, la pensione annua di cui l'orfano è provvisto sul fondo pensioni;

7°) ELENA, orfana di 1° letto del manovale RUSSO Stefano (3545), a condizione che il tutore concorra nelle spese di ricovero, oltrechè con la quota parte di sussidio temporaneo, anche con la quota di pensione spettante all'orfana sul fondo pensioni;

8°) ARNALDO e MARIA, orfani del capo stazione di 1° grado CANIGLIA Camillo (8835);

9°) VINCENZO, orfano dell'applicato MUCCIO Raffaele (113463); (ricovero già approvato in adunanza 8 agosto 1915, e successivamente revocato in adunanza 23 settembre 1916); (vedansi bollet-

tini n. 40 del 7 ottobre 1915 e n. 42 del 19 ottobre 1916);

10°) IDOLO, orfano del canton. MOSCHINI Guglielmo (106085);

11°) ANDREA, orfano del guardastaz. GHIONI Evasio (71645), a condizione che il tutore concorra nelle spese di ricovero, oltrechè col sussidio temporaneo, anche con la quota di pensione spettante all'orfano sul fondo pensioni;

12°) GHINO, orfano del fuochista TOLOMEI Vilido (107290);

13°) GAETANO, orfano del guardiano TINI Sabatino (31905);

14°) ELISEO, orfano di 1° letto del capo squadra alle merci MORVIDUCCI Quintilio (116789), morto nel terremoto del 13 gennaio 1915, a condizione che, oltre al sussidio temporaneo, sia devoluta all'Opera di previdenza, quale contributo nelle spese di ricovero, la pensione annua di cui l'orfano è provvisto sul fondo pensioni;

15°) ACHILLE, orfano del deviat. GRANARA Francesco (42455);

16°) VITTORIO, orfano dell'applicato principale CARLI Umberto (64112).

4°) - REVOCA DI RICOVERI:

1°) GEMMA, orfana del capo stazione di 1° grado CANIGLIA Camillo (8835); (vedasi bollettino n. 42 del 19 ottobre 1916);

2°) NATALINA, orfana del deviatore RIBOLDI Felice (100603); (vedasi bollettino di cui sopra).

Giusta l'articolo 8 del Regolamento per il funzionamento dell'Opera, furono dal Comitato nominati i seguenti patroni, cui venne affidata l'assistenza e la sorveglianza di orfani ricoverati in Istituti di educazione e di istruzione, o di orfani del terremoto del 1908:

1°) AVERSA: RUZITRO Angelo - Capo di quella stazione;

2°) CATANIA: NATALI Domenico - Sotto ispettore dirigente il reparto telegrafico di quella stazione;

3°) PALERMO: TUCCIO ing. Pietro - Ispettore di quella Divisione trazione;

4°) TERMOLI: MANNO Giovanni - Capo di quella stazione.

Riammissione alle gare. — Con Decreto 12 dicembre 1916, n. 364, del Ministro della guerra, è stata riammessa a fare offerte per tutti i contratti con le pubbliche Amministrazioni la ditta Canepa e Campi di Genova, composta dei signori Canepa Arturo fu Michele e Campi Edoardo di Carlo domiciliati in Genova, via S. Benedetto, n. 12, fornitori navali.

La ditta stessa era stata esclusa dalle dette contrattazioni con decreto 2 ottobre 1915, n. 53, come da pubblicazione fatta nel Bollettino n. 43 del 28 stesso mese.

VARIAZIONI da apportare all'elenco dei rappresentanti e delegati di categoria.

Categoria	CARICA	INDICAZIONI già portate nei Bollettini	VARIAZIONI
1ª	Delegato	**Norcen** cav. ing. Vincenzo - Ispettore Capo - Div. Mov. Genova.	**Norcen** cav. ing. Vincenzo - Ispettore Capo - Div. Mov. Venezia.
7ª	Rapp. suppl.	**Nocentini** Giuseppe - Aiut. appl. - Staz. Brescia.	**Nocentini** Giuseppe - Applicato - Staz. Brescia.
7ª	Delegato	**Mastellone** Gustavo - Applicato - Off. Veic. Granili.	16 - 7 - 916 Richiamato alle armi.
10ª	Id.	**Mandara** Raffaele - Capo mag. di 2° gr. - Mag. appr. Foggia.	**Mandara** Raffaele - Capo mag. di 2° gr. - Mag. appr. Napoli.
10ª	Delegato suppl.	**Rivera** rag. Alberto - Capo mag. di 2° gr. - Mag. appr. Roma.	**Rivera** rag. Alberto - Capo mag. di 2° gr. - Palermo Lolli (Mag. appr.).
11ª	Id.	**Franci** Carlo Alberto - Appl. Mag. appr. Milano.	10 - 10 - 916. Morto.
16ª	Id.	**Bacchini** Carlo - Cantoniere - Sez. Lav. Ancona.	**Bacchini** Carlo - Cantoniere - Sez. Lav. Udine.
16ª	Delegato	**Berti** Cesare - Cantoniere - Sez. Lav. Sud Pisa.	**Berti** Cesare - C. sq. cantonieri - Sez. Lav. Sud Pisa.
17ª	Id.	**Dolazza** Pasquale - Capo dep. di 2° gr. - Dep. loc. Verona.	**Dolazza** Pasquale - Capo dep. di 2° gr. - Dep. loc. Padova.
19ª	Delegato suppl.	**Malavasi** Amedeo - Fuochista - Dep. loc. Mestre.	**Malavasi** Amedeo - Fuochista - Dep. loc. Vicenza.
20ª	Id.	**Ben Luigi** - Verificatore - S. R. Genova B.	**Ben Luigi** - C. sq. operai - S. R. Messina.

Categoria	CARICA	INDICAZIONI già portate nei Bollettini	VARIAZIONI
23ª	Delegato	**Cristofaro** Domenico - Manovale - Dep. loc. Foggia.	**Cristofaro** Domenico - Accenditore - Dep. loc. Foggia.
23ª	Delegato suppl.	**Biondani** Angelo - Accenditore - Dep. loc. Padova.	**Biondani** Angelo - C. sq. accenditori e man. - Dep. loc. Padova.
27ª	Rappresentante	**Colaneri** Giovanni - Capo-stazione di 1ª gr. - Staz. Battipaglia.	**Colaneri** Giovanni - Capo-stazione di 1ª gr. - Staz. San Giovanni a Teduccio.
27ª	Delegato suppl.	**Carucci** Romeo - C. staz. di 3ª gr. - Staz. Montemarciano.	**Carucci** Romeo - C. staz. di 3ª gr. - Staz. Tavernelle.
28ª	Delegato	**Palumbo** Gaetano - C. teleg. di 2ª gr. - Staz. Metaponto.	**Palumbo** Gaetano - C. teleg. di 2ª gr. - Staz. Foggia.
28ª	Id.	**Parisi** Rosario - Applicato - Staz. Barcellona.	**Parisi** Rosario - Applicato - Staz. Mineo.
28ª	Delegato suppl.	**Portanni** Vincenzo - Applicato - Staz. Vittoria.	**Portanni** Vincenzo - Applicato - Staz. Ragusa inf.
29ª	Rappresentante	**Cestari** Riccardo - Capo gest. di 1ª gr. - Staz. Ancona.	**Cestari** Riccardo - Capo gest. di 1º gr. - Staz. Padova.
30ª	Rapp. suppl.	**Corso** rag. Vincenzo - Appl. - Staz. Cassino.	**Corso** rag. Vincenzo - C. gest. di 2º gr. - Staz. Cassino.
31ª	Delegato suppl.	**Ionna** Guglielmo - Applicato - Staz. Mondolfo M.	**Ionna** Guglielmo - Applicato - Staz. Spoleto.
34ª	Delegato	**Parodi** Dante - Deviatore - Staz. Udine.	**Parodi** Dante - C. sq. deviatori - Staz. Udine.
35ª	Id.	**Benvenuto** Luigi - Manovratore - Staz. Foggia.	**Benvenuto** Luigi - Manovratore - Staz. Lecce.

Categoria	CARICA	INDICAZIONI già portate nei Bollettini	VARIAZIONI
35ª	Delegato	**Rebizzi** Enrico - Manovratore - Staz. Milano C.	**Rebizzi** Enrico - Manovratore - Staz. Mantova.
36ª	Id.	**Altamonte** Giuseppe - Frenatore - P. V. Reggio C.	**Altamonte** Giuseppe - Guardafreno - P. V. Reggio C.
36ª	Delegato suppl.	**Manini** Aldo - Guardia di stazione - Staz. Moggio.	**Manini** Aldo - Guardia di stazione - Staz. Udine.
41ª	Id.	**Bertelle** Arturo - Capo sq. op. - Dep. loc. Bologna.	**Bertelle** Arturo - Capo tecn. di 3° gr. - Dep. loc. Bologna.
41ª	Delegato	**Romagnoli** Luigi - Capo tecn. di 3° gr. - S. R. Messina.	**Romagnoli** Luigi - Capo tecn. di 3° gr. - S. R. Ancona.
42ª	Delegato suppl.	**Romani** Ottorino - Oper. di 2ª cl. - Rip. tecn. Verona.	**Romani** Ottorino - Oper. di 2ª cl.- Rip. tecn. Venezia.
44ª	Delegato	**Urbano** Gaetano - Marinaio - Palermo.	**Urbano** Gaetano - Marinaio - Ispett. Nav. Civitavecchia.

Il Direttore generale

R. DE CORNE'.

ANNO X - N. 3 18 GENNAIO 1917

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

Tip.-Lit.-Fot. Ferrovie dello Stato - Roma 1-1917

LEGGE *21 dicembre 1916, n.* 1751, *che approva il rendiconto consuntivo dell'Amministrazione dello Stato e delle ferrovie dello Stato per l'anno finanziario* 1911-912 (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Il Senato e la Camera dei deputati hanno approvato;
In virtù dell'autorità a Noi delegata;
Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

(Omissis).

Amministrazione delle ferrovie dello Stato.

Art. 41.

Le entrate ordinarie e straordinarie del bilancio dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato accertate nell'esercizio finanziario 1911-912 per la competenza propria dell'esercizio stesso, sono stabilite quali risultano dal conto consuntivo dell'Amministrazione medesima allegato a quello del Ministero dei lavori

pubblici in	1,856,945,621 85
delle quali furono riscosse	1,770,593,504 21
e rimasero da riscuotere	86,352,117 64

(1) Pubblicata nella *Gazzetta ufficiale* 10 gennaio 1917, n. 7.

Art. 42.

Le spese ordinarie e straordinarie del bilancio della Amministrazione predetta accertate nell'esercizio finanziario 1911-912 per la competenza propria dell'esercizio stesso, ivi compreso nella somma di L. 31,145,697,70 il prodotto netto da versarsi

al tesoro, sono stabilite, in	1,856,945,621 85
delle quali furono pagate	1,760,716,693 04
e rimasero da pagare	96,228,928 81

Art. 43.

Le entrate rimaste da riscuotere alla chiusura dell'esercizio 1910-

1911 restano determinate in	136,497,464 90
delle quali furono riscosse	101,736,982 36
e rimasero da riscuotere	34,760,482 54

Art. 44.

Le spese rimaste da pagare alla chiusura dell'esercizio 1910-911

restano determinate in	135,173,424 60
delle quali furono pagate	107,611,659 33
e rimasero da pagare	27,561,765 27

Art. 45.

I resti attivi alla chiusura dell'esercizio finanziario 1911-912 sono stabiliti nelle seguenti somme:

Somme rimaste da riscuotere sulle entrate accertate per la competenza propria dell'esercizio 1911-912 (art. 1). .	86,352,117 64
Somme rimaste da riscuotere sui residui degli esercizi precedenti (art. 3)	34,760,482 54
Residui attivi al 30 giugno 1912	121,112,600 18

Art. 46.

I resti passivi alla chiusura dell'esercizio finanziario 1911-912 sono stabiliti nelle seguenti somme:

Somme rimaste da pagare sulle spese accertate per la competenza propria dell'esercizio 1911-912 (art. 2) . .	96,228,928 81
Somme rimaste da pagare sui residui degli esercizi precedenti (art. 4)	27,561,765 27
Residui passivi al 30 giugno 1912	123,790,694 08

Ordiniamo che la presente, munita del sigillo dello Stato, sia inserta nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a Roma, addì 21 dicembre 1916.

TOMASO DI SAVOIA

BOSELLI - CARCANO.

Visto, *Il guardasigilli:* SACCHI.

LEGGE 21 *dicembre* 1916, *n.* 1825, *che converte in legge il R. decreto 31 gennaio* 1915, *n.* 50, *relativo alla temporanea abolizione del dazio doganale sul frumento, altri cereali e loro derivati, e ad altri provvedimenti* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Il Senato e la Camera dei deputati hanno approvato;
In virtù dell'autorità a Noi delegata;
Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

ARTICOLO UNICO.

È convertito in legge il R. decreto 31 gennaio 1915, n. 50, relativo alla temporanea abolizione dei dazi di confine sul frumento, sugli altri cereali e sulle farine, e autorizzazione ai ministri dei lavori pubblici, della marina e dell'interno ad adottare i provvedimenti necessari per facilitare i trasporti ferroviari e marittimi di detti prodotti, per accertarne la consistenza e per regolarne il commercio.

Ordiniamo che la presente, munita del sigillo dello Stato, sia inserta nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare, come legge dello Stato.

Data a Roma, addì 21 dicembre 1916.

TOMASO DI SAVOIA.

BOSELLI - ORLANDO - SACCHI - MEDA - CARCANO - CORSI - ARLOTTA - RAINERI - DE NAVA.

Visto, *Il guardasigilli:* SACCHI.

(1) Pubblicata nella *Gazzetta ufficiale* 13 gennaio 1917, n. 10.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 14 *dicembre* 1916, *n.* 1797, *col quale nello stato di previsione del Ministero per i trasporti marittimi e ferroviari, per l'esercizio finanziario 1916-17, è istituito il capitolo n.* 57 *bis* « Spese per acquisto e noleggio di navi estere » *con lo stanziamento di L. 165.152.500* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Vista la legge 22 maggio 1915, n. 671, sul conferimento al Governo dei poteri straordinari per la guerra;

Vista la legge 9 luglio 1916, n. 814;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato per il tesoro, di concerto con quello per i trasporti marittimi e ferroviari;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Nello stato di previsione del Ministero per i trasporti marittimi e ferroviari per l'esercizio 1916-17 è istituito il capitolo n. 57 bis « Spese per acquisto e noleggio di navi estere » con lo stanziamento di lire centosessantacinque milioni centocinquantaduemila cinquecento (L. 165.152.500) da erogarsi esclusivamente nel rimborso al contabile del portafoglio dello Stato per spese da esso soddisfatte con pagamenti all'estero, in dipendenza dello stato di guerra. Tale erogazione verrà eseguita mediante mandato da commutarsi in quietanza di fondi somministrati a favore del contabile del portafoglio.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 8 gennaio 1917, n. 5.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 14 dicembre 1916.

TOMASO DI SAVOIA

BOSELLI - CARCANO - ARLOTTA.

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

DECRETO-LEGGE LUOGOTENENZIALE 26 *dicembre* 1916, *n.* 1807, *col quale è prorogato all'* 11 *febbraio* 1917 *il termine in cui andrà in vigore il decreto Luogotenenziale* 20 *novembre* 1916, *n.* 1664, *concernente le derivazioni di acque pubbliche* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Visto l'art. 46 del decreto Luogotenenziale 20 novembre 1916, n. 1664, concernente le derivazioni di acque pubbliche;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato pei lavori pubblici, di concerto col presidente del Consiglio dei ministri e con i ministri segretari di Stato per l'interno, per la grazia e giustizia e

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 8 gennaio 1917, n. 5.

per i culti, per le finanze, per l'agricoltura, per l'industria, commercio e lavoro e pei trasporti marittimi e ferroviari;

Udito il Consiglio dei ministri;

Abbiamo decretato e decretiamo:

ARTICOLO UNICO.

Il decreto Luogotenenziale 20 novembre 1916, n. 1664, andrà in vigore il 1° febbraio 1917.

Il presente decreto sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato ad Agliè, addi 26 dicembre 1916.

TOMASO DI SAVOIA

BOSELLI - BONOMI - ORLANDO - SACCHI - MEDA - RAINERI - DE NAVA - ARLOTTA.

Visto, *Il guadasigilli:* SACCHI.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 4 *gennaio* 1917, *n.* 15, *col quale lo stanziamento del capitolo n.* 55 *dello stato di previsione del Ministero per i trasporti marittimi e ferroviari per l'esercizio finanziario* 1916-17 *è aumentato di L.* 50.000 (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Vista la legge 22 maggio 1915, n. 671, sul conferimento al Governo dei poteri straordinari per la guerra;

Vista la legge 24 dicembre 1916, n. 1738;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato per il tesoro, di concerto con quello per i trasporti marittimi e ferroviari;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Lo stanziamento del capitolo n. 55 « spese per assistenza e rimpatrio di equipaggi delle navi mercantili affondate ecc. » dello stato di previsione del Ministero per i trasporti marittimi e ferroviari per l'esercizio finanziario 1916-17, è aumentato di lire cinquantamila (L. 50.000).

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dell stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 4 gennaio 1917.

TOMASO DI SAVOIA.

BOSELLI - CARCANO - ARLOTTA.

Visto, *Il guardasigilli:* SACCHI.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 13 gennaio 1917, n. 10.

Ordine di servizio n. 2. (M. e L.).

Attivazione del doppio binario del tratto Quarto-Quinto al mare.

A partire dai treni 12 e 1611 del giorno 18 dicembre 1916 è stato attivato il servizio con doppio binario sul tratto Quarto-Quinto al mare della linea Genova-Spezia.

Descrizione della linea. — Lungo il suddetto tratto di linea che si sviluppa parte in rettifilo e parte in curva con raggi variabili da m. 450 a 1200, la massima pendenza è del 0,0055 per metro. Esistono varie opere d'arte fra le quali due gallerie, quattro case cantoniere, cinque cavalcavia, quattro viadotti. Non esistono P. L.

Stazione di Quarto. — Binari di precedenza due; quello dei treni dispari, al quale si accede anche dal lato Genova da un deviatoio preso di punta, è della lunghezza utile di ml. 460; quello per i treni pari è della lunghezza utile di ml. 450.

Segnalamento. — Nessuna variazione viene apportata al segnalamento di protezione e di partenza, lato Genova, ed a quello di protezione, lato Spezia.

Il segnale di partenza per Spezia è stato invece trasportato dalla destra alla sinistra del binario di corsa e sostituito con un semaforo a mensola a m. 211 dall'asse della B. V.

Tutti i segnali ed i deviatoi della stazione sono manovrati dall'attuale cabina idrodinamica (posto di blocco N. 5).

Stazione di Quinto. — Binari di precedenza due, dei quali uno pei treni pari ed uno pei treni dispari, entrambi della lunghezza utile di m. 400.

Scalo merci P. V. con Magazzino, piano caricatore scoperto con carico di fianco, due stadere a ponte da 40 tonn., grue da pesi da 6 tonnellate.

Segnalamento. — Nessuna variazione è apportata al segnalamento di protezione e di partenza lato Spezia ed a quello di proprotezione lato Genova. Il segnale di partenza per Genova è stato trasportato dalla destra alla sinistra del binario al quale comanda, a m. 76 dall'asse del F. V.

Contemporaneamente sono stati attivati N. 7 dischetti bassi per comandare alle manovre.

Tutti i segnali, nonchè i deviatoi e le comunicazioni interessanti i binari di corsa, sono manovrati da un apparato centrale idrodinamico, situato in apposita cabina di tipo elevato nella quale è stato trasportato anche il posto di blocco provvisorio N. 5 bis, attivato con circolare N. 9 del 22 novembre 1915 della Divisione Lavori di Genova nell'occasione dell'attivazione dell'esercizio a semplice binario del tratto Quarto-Nervi con deviazione a monte nel tratto compreso fra le progressive Km. 6 + 064,62 e Km. 7 + 870.

In conseguenza di quanto sopra nel Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato (Edizione giugno 1914) a pag. 47 di fronte al nome di Quinto al Mare e nella colonna 17 e 18 si dovrà esporre rispettivamente 6 e 40.

Comunicazioni.

Esclusioni dalle gare. — Con decreto 27 dicembre 1916, n. 371, del ministro della guerra, la ditta Coco Giuseppe di Genova composta del sig. Coco Giuseppe di Arsio, domiciliato a Genova in via Michele Novaro n. 7 rosso, è stata esclusa dal fare offerte per tutti i contratti con le pubbliche Amministrazioni.

Il Direttore generale

R. DE CORNÈ.

ALBO D'ONORE DEI MORTI PER LA PATRIA

MORTI SUL CAMPO DI BATTAGLIA.

(123908) - **Pezzella** Nicola - portiere - Ispettorato Sanitario Bari soldato di fanteria - morto il 16 agosto 1916.

- **Righetti** Alfredo - aiutante applicato avv. - Stazione Brescia - sottot. fanteria - morto l' 11 ottobre 1916.

(167599) - **Bonato** Luigi - manovale - Sq. rialzo Brescia - soldato di fanteria - morto il 2 novembre 1916.

- **Bonifacini** Giuseppe - manovale avventizio - Stazione Pontedecimo - soldato di fanteria - morto il 6 novembre 1916.

MORTI IN SEGUITO A FERITE RIPORTATE IN GUERRA.

(128158) - **Manna** Benedetto - capo sq. dei Magazzini - Deposito combustibili Benevento - soldato di fanteria - morto il 23 settembre 1916.

(110629) - **Franci** Carlo Alberto - applicato - Servizio Approvvigionamenti - capitano di fanteria - morto il 10 ottobre 1916.

(161696) - **Colarossi** Girolamo - manovale - Stazione Sulmona caporal maggiore artiglieria - morto il 10 ottobre 1916.

(110314) - **Zoppi** Vittorio - applicato - Ispettorato Sanitario Pisa sottotenente fanteria - morto il 2 novembre 1916.

MORTI IN SERVIZIO MILITARE VITTIME DEL DOVERE.

- **Nava** Alessandro - manovale avventizio - Stazione Usmate - soldato di fanteria - morto il 29 giugno 1916.

(115034) - **D'Elia** Edoardo - applicato - Divisione Movimento Bologna - tenente del genio - morto il 14 dicembre 1916.

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e per gli avvocati delegati ferroviari . . . . L. **4.00**

Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti . . . . » **8.00**

Gli abbonamenti sono da pagarsi anticipatamente ad una stazione della rete o ad una cassa compartimentale e decorrono dal 1° gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore di un anno. Chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri arretrati dell'annata.

La spedizione del bollettino viene fatta direttamente all'ufficio dell'abbonato pel tramite dell'ufficio compartimentale dal quale dipende. Si prega pertanto di comunicare al Servizio Segretariato ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi l'Amministrazione alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi causati dalla mancanza di tale comunicazione.

ANNO X - N. 4

25 GENNAIO 1917

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

Parte prima. — Leggi e decreti:

Parte seconda. — Ordini generali, Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni ***di durata indeterminata:***

Parte terza. — Ordini di servizio e Circolari ***di durata determinata:***

(Per memoria).

Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria:

(Per memoria).

Tip.-Lit.-Fot. Ferrovie dello Stato Roma - 1917

TABELLA DELL'AUMENTO DEL 20 PER CENTO

***da applicarsi** - in esecuzione del decreto Luogotenenziale N. 53 dell' 11 gennaio 1917 - sui **prezzi dei biglietti per viaggi di corsa semplice** sulle ferrovie dello stato.*

(Sui prezzi superiori ad una lira, l'aumento è computato con quote costanti medie di lira in lira).

PREZZO		Aumento	PREZZO		Aumento	PREZZO		Aumento	PREZZO		Aumento	PREZZO		Aumento
da Lire	a Lire	Lire	da Lire	a Lire	Lire	da Lire	a Lire	Lire	da Lire	a Lire	Lire	da Lire	a Lire	Lire
0.05	0.25	0.05	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
0.30	0.50	0.10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
0.55	0.75	0.15	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
0.80	1.—	0.20	30.05	31.—	6.10	60.05	61.—	12.10	90.05	91.—	18.10	120.05	121.—	24.10
1.05	2.—	0.30	31.05	32.—	6.30	61.05	62.—	12.30	91.05	92.—	18.30	121.05	122.—	24.30
2.05	3.—	0.50	32.05	33.—	6.50	62.05	63.—	12.50	92.05	93.—	18.50	122.05	123.—	24.50
3.05	4.—	0.70	33.05	34.—	6.70	63.05	64.—	12.70	93.05	94.—	18.70	123.05	124.—	24.70
4.05	5.—	0.90	34.05	35.—	6.90	64.05	65.—	12.90	94.05	95.—	18.90	124.05	125.—	24.90
5.05	6.—	1.10	35.05	36.—	7.10	65.05	66.—	13.10	95.05	96.—	19.10	125.05	126.—	25.10
6.05	7.—	1.30	36.05	37.—	7.30	66.05	67.—	13.30	96.05	97.—	19.30	126.05	127.—	25.30
7.05	8.—	1.50	37.05	38.—	7.50	67.05	68.—	13.50	97.05	98.—	19.50	127.05	128.—	25.50
8.05	9.—	1.70	38.05	39.—	7.70	68.05	69.—	13.70	98.05	99.—	19.70	128.05	129.—	25.70
9.05	**10**	1.90	39.05	**40**	7.90	69.05	**70**	13.90	99.05	**100**	19.90	129.05	**130**	25.90
12.05	13.—	2.50	42.05	43.—	8.50	72.05	73.—	14.50	102.05	103.—	20.50	[illegible]	[illegible]	[illegible]
13.05	14.—	2.70	43.05	44.—	8.70	73.05	74.—	14.70	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	26.50

				32.—	6.30	61.05	62.—	12.30	91.05	92.—	18.30	121.05	122.—	24.30
2.05	3.—	0.50	32.05	33.—	6.50	62.05	63.—	12.50	92.05	93.—	18.50	122.05	123.—	24.50
3.05	4.—	0.70	33.05	34.—	6.70	63.05	64.—	12.70	93.05	94.—	18.70	123.05	124.—	24.70
4.05	5.—	0.90	34.05	35.—	6.90	64.05	65.—	12.90	94.05	95.—	18.90	124.05	125.—	24.90
5.05	6.—	1.10	35.05	36.—	7.10	65.05	66.—	13.10	95.05	96.—	19.10	125.05	126.—	25.10
6.05	7.—	1.30	36.05	37.—	7.30	66.05	67.—	13.30	96.05	97.—	19.30	126.05	127.—	25.30
7.05	8.—	1.50	37.05	38.—	7.50	67.05	68.—	13.50	97.05	98.—	19.50	127.05	128.—	25.50
8.05	9.—	1.70	38.05	39.—	7.70	68.05	69.—	13.70	98.05	99.—	19.70	128.05	129.—	25.70
9.05	**10**	1.90	39.05	**40**	7.90	69.05	**70**	13.90	99.05	**100**	19.90	129.05	**130**	25.90
10.05	11.—	2.10	40.05	41.—	8.10	70.05	71.—	14.10	100.05	101.—	20.10	130.05	131.—	26.10
11.05	12.—	2.30	41.05	42.—	8.30	71.05	72.—	14.30	101.05	102.—	20.30	131.05	132.—	26.30
12.05	13.—	2.50	42.05	43.—	8.50	72.05	73.—	14.50	102.05	103.—	20.50	132.05	133.—	26.50
13.05	14.—	2.70	43.05	44.—	8.70	73.05	74.—	14.70	103.05	104.—	20.70	133.05	134.	26.70
14.05	15.—	2.90	44.05	45.—	8.90	74.05	75.—	14.90	104.05	105.—	20.90	134.05	135.—	26.90
15.05	16.—	3.10	45.05	46.—	9.10	75.05	76.—	15.10	105.05	106.—	21.10	135.05	136.—	27.10
16.05	17.—	3.30	46.05	47.—	9.30	76.05	77.—	15.30	106.05	107.—	21.30	136.05	137.—	27.30
17.05	18.—	3.50	47.05	48.—	9.50	77.05	78.—	15.50	107.05	108.—	21.50	137.05	138.—	27.50
18.05	19.—	3.70	48.05	49.—	9.70	78.05	79.—	15.70	108.05	109.—	21.70	138.05	139.—	27.70
19.05	**20**	3.90	49.05	**50**	9.90	79.05	**80**	15.90	109.05	**110**	21.90	139.05	**140**	27.90
20.05	21.—	4.10	50.05	51.—	10.10	80.05	81.—	16.10	110.05	111.—	22.10	140.05	141.—	28.10
21.05	22.—	4.30	51.05	52.—	10.30	81.05	82.—	16.30	111.05	112.—	22.30	141.05	142.—	28.30
22.05	23.—	4.50	52.05	53.—	10.50	82.05	83.—	16.50	112.05	113.—	22.50	142.05	143.—	28.50
23.05	24.—	4.70	53.05	54.—	10.70	83.05	84.—	16.70	113.05	114.—	22.70	143.05	144.—	28.70
24.05	25.—	4.90	54.05	55.—	10.90	84.05	85.—	16.90	114.05	115.—	22.90	144.05	145.—	28.90
25.05	26.—	5.10	55.05	56.—	11.10	85.05	86.—	17.10	115.05	116.—	23.10	145.05	146.—	29.10
26.05	27.—	5.30	56.05	57.—	11.30	86.05	87.—	17.30	116.05	117.—	23.30	146.05	147.—	29.30
27.05	28.—	5.50	57.05	58.—	11.50	87.05	88.—	17.50	117.05	118.—	23.50	147.05	148.—	29.50
28.05	29.—	5.70	58.05	59.—	11.70	88.05	89.—	17.70	118.05	119.—	23.70	148.05	149.—	29.70
29.05	**30**	5.90	59.05	**60**	11.90	89 05	**90**	17.90	119.05	**120**	23.90	149.05	**150**	29.90

NB. — **Ai prezzi comprendenti l'aumento del 20 per cento,** computato in base alla presente tabella, devonsi aggiungere — in **quanto del caso** — **le soprattasse provvisorie** di cui il decreto Luogotenenziale n. 689 del 18 maggio 1916 (Ord. di serv. N. 120-1916).

DECRETO LUOGOTENENZIALE 11 *gennaio* 1917, *n.* 53, *relativo a provvedimenti riguardanti limitazioni ferroviarie e tariffe viaggiatori. (1)*

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Vista la legge 22 maggio 1915, n. 671, che conferisce al Governo del Re poteri straordinari durante la guerra;

Viste le tariffe e condizioni pei trasporti effettuati sulle linee ferroviarie esercitate dallo Stato;

Considerata la necessità di avere disponibile la maggiore quantità di materiale mobile ferroviario e di ridurre maggiormente le spese di esercizio;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato per i trasporti marittimi e ferroviari, di concerto con quelli del tesoro, dell'agricoltura e dell'industria, commercio e lavoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

L'Amministrazione delle ferrovie dello Stato è autorizzata ad adottare, su tutte le linee da essa esercitate, i provvedimenti di cui in appresso:

1° sospendere il rilascio delle seguenti categorie di biglietti, sia in servizio interno, sia in servizio cumulativo italiano ed internazionale;

a) biglietti di andata e ritorno di qualsiasi specie tanto per viaggi isolati, quanto per viaggi in comitiva, fatta eccezione di quelli

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 23 gennaio 1917, n. 18.

settimanali e festivi in vigore per lavoratori, di cui la tariffa speciale interna *D* della Sicilia, e di quelli per i viaggi in base alle concessioni speciali II^a^, III^a^, IV^a^, e V^a^;

b) biglietti per viaggi circolari ad itinerario già stabilito e ad itinerario combinabile;

c) biglietti di abbonamento speciali a zone (allegato n. 6 *A* alle tariffe) di tutte le serie sia a numeri che a lettere. Per gli abbonamenti già rilasciati, la validità non potrà essere superiore a tre mesi da computarsi dalla data di pubblicazione del presente decreto, salvo il rimborso proporzionale del prezzo corrispondente al periodo non più godibile;

d) biglietti a serie di qualsiasi specie;

e) biglietti a tariffa ridotta in base alle concessioni speciali I, XIII, XIV, XV e XX di cui alla legge n. 562 del 29 dicembre 1901 e del R. decreto n. 470 del 9 maggio 1912.

II. limitare il rilascio delle seguenti categorie di biglietti;

f) biglietti di abbonamento ordinari (allegato n. 6 alle tariffe) e biglietti di abbonamento a tariffa locale n. 8, riducendo la vendita a quelli con percorso non superiore a 60 km. Per gli abbonamenti già rilasciati, la validità è limitata dalle disposizioni di cui alla lettera *c)*;

g) biglietti a tariffa ridotta per gli impiegati dello Stato e loro famiglie (concessione speciale *C*) riducendone la concessione a quattro viaggi di corsa semplice all'anno per l'impiegato e per ciascuna persona di sua famiglia;

h) biglietti a tariffa ridotta per le famiglie dei militari, riducendone la concessione a quattro viaggi all'anno di corsa semplice per ciascuna persona di famiglia;

i) biglietti a tariffa ridotta pei viaggi personali dei maestri elementari comunali (concessione speciale VIII), riducendone la concessione a quattro viaggi di corsa semplice all'anno;

l) biglietti a tariffa ridotta per le compagnie teatrali ed assimilate, restringendo la concessione alle sole compagnie regolarmente costituite di cui al punto II, comma *a)* della concessione IX ed alle relative orchestre;

m) biglietti gratuiti ed a tariffa ridotta per il personale ferroviario e per le altre persone di cui agli articoli 14 e 24 del regolamento approvato col R. decreto 21 luglio 1910, n. 628, soppri-

mendo le concessioni per le persone del 3° gruppo e limitando le altre concessioni come in appresso:

due concessioni gratuite all'anno per le persone che attualmente ne fruiscono di tre:

una concessione gratuita a chi ne fruisce di due;

una concessione a tariffa ridotta per le persone che ora ne fruiscono di due;

Rimane invariato il minimo di una concessione, gratuita od a tariffa ridotta, per chi non ha diritto che ad una.

Nel numero dei biglietti consentiti a sensi dei punti *g)*, *h)* ed *i)* non sono compresi quelli da rilasciarsi per ragioni di trasloco.

III. *n)* aumentare del venti per cento con arrotondamento ai cinque centesimi superiori tutti indistintamente i prezzi dei biglietti, di cui non è sospeso il rilascio a termini del presente decreto, esclusi quelli a tariffa locale di cui il punto IX per i quali l'aumento verrà applicato nel modo in detto punto stabilito. Per i biglietti d'abbonamento il venti per cento si applicherà sul prezzo di tariffa in aggiunta a quello stabilito dall'art. 1 lettera *e)* del decreto Luogotenenziale del 18 maggio 1916, n. 689. Per le altre specie di biglietti l'aumento verrà applicato sul costo effettivo del biglietto - escluse le soprattasse provvisorie, di cui al decreto anzicitato - per i prezzi fino a lire una. Per i biglietti di prezzo maggiore di una lira, l'aumento sarà applicato con quote costante medie di lira in lira. Per i biglietti in servizio cumulativo con la Sardegna, l'aumento sarà applicato sul prezzo a tariffa ordinaria corrispondente al percorso sulle ferrovie dello Stato.

IV. *o)* ridurre normalmente ad uno solo il numero dei compartimenti che possono essere riservati in ciascun treno, stabilendo inoltre che la richiesta debba essere fatta alla stazione almeno 12 ore prima della partenza del treno.

p) sospendere l'uso gratuito delle carrozze-salone, salvo facoltà al presidente del Consiglio dei ministri di autorizzare - quando concorrono speciali circostanze - l'uso delle carrozze stesse per singoli viaggi in favore delle persone che ne possono fruire a tenore degli articoli n. 2 e 3 del regolamento approvato con R. decreto n. 819 del 27 dicembre 1908.

V. sopprimere la facoltà consentita attualmente ai viaggiatori

muniti di un solo biglietto ferroviario di potere fruire di due posti a letto in una medesima cabina col pagamento di due soprattasse.

VI. limitare l'ammissione dei viaggiatori nei treni al numero dei posti disponibili.

VII. raddoppiare le soprattasse stabilite dall'art. 1, lettera *b)* del decreto Luogotenenziale 18 maggio 1916, n. 689, per i viaggi delle famiglie degli onorevoli senatori e deputati.

VIII. consentire, a parziale deroga delle disposizioni di cui alla lettera *f)*, il rilascio di biglietti di abbonamento ordinari e di quelli a tariffa locale n. 8, per percorrenze superiori a 60 km.: a favore dei viaggiatori di commercio, con le garanzie e cautele che saranno stabilite da apposito decreto del ministro per i trasporti marittimi e ferroviari.

IX. procedere ad una ulteriore unificazione e semplificazione delle tariffe locali per viaggiatori di cui all'art. 1, comma *d)* del decreto Luogotenenziale 20 febbraio 1916, n. 222, e delle loro norme e condizioni, introducendo un aumento medio sui prezzi ridotti attuali non superiori al venti per cento.

Questo provvedimento dovrà essere attuato entro sei mesi dalla data di pubblicazione del presente decreto.

In via transitoria, finchè non sarà provveduto alla occorrente ristampa dei biglietti, l'aumento sarà applicato con i criteri di cui al punto III.

Art. 2.

Quando in base alle facoltà concesse dall'art. 2 del decreto Luogotenenziale 20 febbraio 1916, n. 222 si effettuano treni solo con vetture di 1ª e 3ª classe, i viaggiatori già provvisti di biglietto di 2ª classe potranno prendere posto nella 1ª. Nei casi in cui si effettuano treni con sole vetture di 2ª e 3ª classe o con sole vetture di 3ª, i viaggiatori provvisti di biglietto per la classe mancante dovranno prendere posto in quella inferiore senza diritto ad alcun rimborso sul prezzo del biglietto.

Art. 3.

Fermo restando quanto è detto nel 2° capoverso del punto IX dell'art. 1°, i provvedimenti di cui alle lettere *b), c), d), e)* ed *f)* ed ai punti IV, V e VI dell'art. 1° andranno in vigore dalla data di pub-

blicazione del presente decreto. Quelli relativi alle lettere *a), g), h), i), l), m),* ed ai punti, III, VII ed VIII dello stesso articolo 1° verranno attuati il 1° Febbraio 1917.

Le ferrovie dello Stato prenderanno i necessari accordi con le amministrazioni secondarie italiane e con le ferrovie estere corrispondenti affinchè, anche da loro parte, provvedano nel più breve tempo possibile alla applicazione delle disposizioni di cui all'art. 1° in quanto riguardano i biglietti in servizio cumulativo.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 11 gennaio 1917.

TOMASO DI SAVOIA

BOSELLI - ARLOTTA - CARCANO
RAINERI - DE NAVA.

Visto, *Il guardasigilli:* SACCHI.

Ordine di servizio N. 3. (C.M.S.)

LIMITAZIONI NEL SERVIZIO VIAGGIATORI.

In relazione al decreto luogotenenziale N. 53 dell'11 gennaio 1917 pubblicato nella gazzetta ufficiale del 23 gennaio 1917 le cui disposizioni di tariffa sono riportate nel bollettino commerciale N. 1-1917 a partire dalle date rispettivamente indicate hanno vigore su tutte le linee ferroviarie esercitate dallo Stato, comprese quindi anche le linee complementari sicule, i seguenti provvedimenti:

A — PROVVEDIMENTI DI IMMEDIATA ATTUAZIONE.

I. — Sospensione del rilascio di alcune specie di biglietti.

Come già venne disposto per mezzo delle singole Divisioni movimento *è sospesa la distribuzione dei biglietti appresso specificati,* tanto del servizio interno quanto del servizio cumulativo italiano, biglietti che dovranno tuttavia, fino a nuova disposizione, essere conservati presso le stazioni.

a) biglietti circolari ad itinerario fisso (XXXII, LXX, S-V, S-VI, S-VII, S-VIII, combinati, ferrovia e laghi, ferrovia e mare, ecc.) e ad itinerario combinabile, tanto del continente quanto della Sicilia;

Con successivo ordine di servizio verrà notificata la data di sospensione della vendita da parte delle ferrovie estere dei circolari al sud delle Alpi (ordine di servizio n. 151-1916) dei circolari italo-svizzeri (ordine di servizio N. 152-1916) e dei combinabili svizzeri con taglianti interessanti il percorso delle ferrovie dello Stato, e la data di sospensione della vendita di biglietti circolari al sud delle Alpi, combinati ed in ferrovia e sui laghi da parte delle Agenzie estere.

Tutti i biglietti anzidetti distribuiti all'estero dovranno nel frattempo essere tenuti validi.

b) biglietti di abbonamento speciali di cui all'allegato N. 6ª alle tariffe e relativi biglietti di congiunzione.

È pure sospesa la vendita dei biglietti in parola ammessa da parte della stazione di Biella, della ferrovia Santhià-Biella, come da ordine di servizio N. 57-1913.

c) biglietti a serie di qualsiasi specie, compresi quelli in servizio cumulativo Roma T.-Anzio-Nettuno e Milano C.le-Porto Ceresio;

È stato provveduto per la sospensione della vendita di questi ultimi biglietti a serie anche da parte delle ferrovie Secondarie Romane e Varese-Porto Ceresio.

d) biglietti di abbonamento ordinari (allegato N. 6 alle tariffe) tanto per l'intera rete quanto per percorsi - sulle linee esercitate dallo Stato - superiori a 60 chilometri, sia a pagamento immediato che a pagamento rateale;

Nulla è innovato circa il rilascio dei biglietti di abbonamento per studenti e per impiegati ed agenti delle Amministrazioni centrali e provinciali dello Stato di cui agli allegati N. *6b* e *6c* alle tariffe, nonchè dei biglietti per impiegati ferroviari e loro famiglie di cui l'ordine di servizio N. 182-1911.
La vendita dei biglietti di abbonamento ordinari per la intera rete è stata sospesa anche da parte delle agenzie di Parigi e di di Londra delle ferrovie dello Stato.
Per i viaggiatori di commercio veggansi le disposizioni di cui al capo B del presente ordine di servizio.

e) biglietti di abbonamento a tariffa locale N. 8 per le linee varesine (Milano-Gallarate-Varese, Gallarate-Laveno-Luino e Gallarate-Arona) per percorsi superiori a 60 chilometri;

Il percorso massimo di 60 chilometri s'intende riferito soltanto alle linee dello Stato ed è quindi indipendente dal percorso della linea Varese-Porto Ceresio che, nel caso di biglietti in servizio cumulativo con la linea stessa, potrà essere aggiunto al percorso massimo suindicato.
Per i viaggiatori di commercio veggansi le disposizioni di cui al capo B del presente ordine di servizio.

f) biglietti a tariffa ridotta per emigranti isolati in base alla concessione speciale XX e, conseguentemente, delle relative tessere da lire una.

È confermata in pari tempo la sospensione del rilascio dei biglietti a tariffa ridotta in base alle concessioni speciali I, XIII, XIV e XV disposta con l'ordine di servizio N. 56-1916.

Validità dei biglietti in corso di utilizzazione.

I biglietti circolari ed a serie emessi anteriormente al 23 gennaio c. a. data di pubblicazione del decreto luogotenenziale in principio citato, e che si trovano ancora in corso di utitizzazione, possono essere fruiti fino alla loro scadenza e — in quanto le relative norme e condizioni lo consentano — i biglietti circolari potranno anche essere prorogati di validità entro i limiti stabiliti.

Anche i biglietti di abbonamento delle specie di cui al comma b) e quelli di cui ai comma d) ed e) con percorsi superiori ai 60 chilometri e che si trovano tuttora in corso di utilizzazione possono

essere usati fino alla loro scadenza purchè la residuale loro validità non sia superiore a tre mesi da computarsi dal 23 gennaio c. a. data di pubblicazione del decreto luogotenenziale anzidetto. Se la validità residuale è superiore a tre mesi sarà concesso il rimborso proporzionale del prezzo corrispondente al periodo non più godibile.

Gli abbonamenti ordinari e locali (tariffa locale N.° 8) con percorso di chilometri 60 od inferiore a 60 potranno continuare ad essere utilizzati fino alla loro scadenza senza limitazione.

In conseguenza di quanto sopra, a partire dalle ore 0 del giorno 23 aprile 1917 non sarà più ammesso l'uso dei biglietti di abbonamento speciali ed intera rete di qualsiasi validità, nè l'uso degli abbonamenti ordinari e locali (tariffa locale N.° 8) per percorrenze superiori a 60 chilometri eccezione fatta per i biglietti di abbonamento emessi a favore dei viaggiatori di commercio, partire dal 1° febbraio 1917, in conformità alle disposizioni di cui al capo B/1 del presente ordine di servizio.

Irregolarità.

Chi fosse trovato a viaggiare dalla data suddetta con biglietti di abbonamenti decaduti di validità, dovrà essere considerato come sprovvisto di biglietto e regolarizzato a norma dell'art. 33 delle tariffe. Verificandosi qualche caso di viaggi a tariffa ridotta in base alle concessioni speciali sospese i viaggi stessi dovranno essere regolarizzati con le norme dell'art. XVII delle disposizioni generali comuni a tutte le concessioni speciali.

I controllori dovranno riportare sulla matrice del biglietto di supplemento mod. CI-204 tutti gli estremi del biglietto irregolarmente emesso, ossia: la specie, il numero, la data, la percorrenza (stazioni di partenza e di destinazione) e, quando vi è indicato, anche il numero del treno pel quale il biglietto fu rilasciato per gli opportuni provvedimenti nei riguardi della stazione che lo ha indebitamente rilasciato.

Domande di rimborso per biglietti di abbonamento non interamente utilizzati.

Le domande di rimborso per i biglietti di abbonamento con validità residuale superiore a tre mesi - da presentarsi in doppio originale a forma dell'art. 12 bis delle tariffe - potranno essere accettate dalle stazioni a partire dal detto giorno 23 aprile 1917 purche corredate del relativo biglietto di abbonamento. - Nelle domande di rimborso dovranno essere indicati gli estremi dell'abbonamento

(specie, numero, classe, validità ed ufficio di emissione). - Un esemplare delle domande dovrà essere trasmesso, col biglietto di abbonamento, in piego raccomandato alla propria Divisione movimento (la quale provvederà direttamente pel rimborso), l'altro sarà restituito — vistato — all'interessato, in conformità all'articolo delle tariffe suddetto, in prova della domanda fatta.

II. — Riduzione del numero dei compartimenti riservati per ogni treno e sospensione dell'uso gratuito delle carrozze salone.

Compartimenti riservati.

In ciascun treno, non potrà essere riservato più di un compartimento, sia a pagamento, sia per concessione gratuita.

Tanto la stazione di origine del treno, quanto quelle intermedie non dovranno accettare prenotazioni per compartimenti riservati quando non siano presentate almeno *dodici ore* prima *della partenza del treno*. Le prenotazioni saranno accettate con esplicita riserva della concessione.

Le stazioni intermedie segnaleranno a quella d'origine le domande ricevute col seguente telegramma:

«*Oggi ore ... ricevuta richiesta compartimento riservato da .... a .... treno ....*».

La stazione d'origine assegnerà il compartimento a chi prima avrà presentato la richiesta e ne darà avviso con telegramma circolare a tutte le stazioni da cui aveva ricevuto la segnalazione.

Potranno essere soddisfatte anche varie domande di compartimenti riservati per uno stesso treno, quando le medesime si riferiscano a tratti completamente diversi del percorso in modo cioè che in nessuna tratta venga a trovarsi più di un compartimento riservato nello stesso treno.

Quando il viaggio si deve compiere a mezzo di successivi treni coincidenti, il Capo della stazione da cui ha inizio il viaggio dovrà avvisare tutte le stazioni da cui hanno origine i vari treni. Le dette stazioni, ciascuna pel tratto percorso dal convoglio che da essa ha origine, assegneranno il compartimento a chi avrà prima presentato la richiesta e ne avvertiranno le stazioni richiedenti. (*)

(*) — *Esempi:* - La stazione di Padova riceve richiesta di compartimento riservato Padova - Roma coi treni 45/35: essa darà il prescritto telegramma non solo ad Udine stazione di origine del 45, ma anche a Milano origine del treno 35.

La stazione di Roma riceve richiesta di compartimento riservato Roma - Perugia col treno 1744: essa dovrà provvedere direttamente fino a Foligno e dovrà telegrafare a Foligno, da cui ha origine il treno 1730 diretto a Perugia

Tale disposizione vale anche nel caso in cui vi siano passaggi di carrozze da un treno all'altro.

Pei viaggi che comprendono linee continentali e sicule, si dovrà tener presente che attualmente non passano carrozze attraverso lo Stretto. In conseguenza, per tali viaggi dovranno essere considerate come stazioni di origine anche quella di Reggio Calabria Centrale pei treni ascendenti e quella di Messina pei treni discendenti. (**)

Uso gratuito delle carrozze - saloni.

Le domande per l'uso gratuito di saloni da parte delle persone indicate agli articoli 2 e 3 del Regolamento approvato con R. Decreto 27 dicembre 1908 N.° 819 da qualunque ufficio o stazione cui pervengano dovranno essere sempre notificate prontamente (se del caso anche per telegrafo) al Servizio Movimento (Ufficio Materiale Mobile) per i provvedimenti del caso.

III. — Occupazione dei posti nelle vetture a letti della Compagnia Wagons-Lits.

Si confermano le disposizioni - già impartite pel tramite delle Divisioni movimento - e andate in vigore dalla data di pubblicazione del decreto luogotenenziale - circa la soppressione della concessione di cui al primo capoverso del punto 2 dell'ordine di servizio N. 200-1915, in relazione alle quali non potrà più ammettersi che un viaggiatore munito di un solo biglietto ferroviario possa ottenere l'uso dei due posti a letto di una medesima cabina sia pure col pagamento di due supplementi « W. L. »

IV. — Limitazione per l'ammissione dei viaggiatori nei treni.

Composizione fissa dei treni.

La composizione dei treni viaggiatori, che verrà stabilita con la possibile larghezza in rapporto alla prestazione delle locomotive, dovrà essere considerata *fissa ed invariabile;* non dovranno perciò esservi apportati aumenti per affluenza.

(**) — La stazione di Palermo riceve richiesta di compartimento riservato Palermo - Roma col treno 104. Oltre a provvedere pel tratto Palermo - Messina a norma delle disposizioni, il Capo stazione di Palermo dovrà telegrafare alla stazione di Reggio Calabria Centrale da cui ha origine il treno 104 continentale.

I viaggiatori che non trovassero posto dovranno attendere un successivo treno o rinunziare al viaggio. Perciò, i Capi stazione restano autorizzati a rendere validi i biglietti pel treno successivo, ed a rimborsare il prezzo del biglietto pagato a sensi del punto c) dell'art. 31 delle Tariffe.

B — PROVVEDIMENTI DA ATTUARSI col 1° febbraio 1917.

I. — Sospensione e limitazione del rilascio di alcune specie di biglietti:

Biglietti di andata e ritorno.

Col primo treno del giorno 1 febbraio 1917 sarà sospesa la vendita dei biglietti di andata e ritorno di qualsiasi specie - sia in servizio interno, sia in servizio cumulativo italiano ed internazionale - tanto per viaggi isolati, quanto per viaggi in comitiva, fatta eccezione di quelli settimanali e festivi per lavoratori di cui la tariffa speciale interna D della Sicilia e di quelli Mod. C' - 202 e 202ᴬ per viaggi in base alle concessioni speciali II, III, IV e V e pei viaggi degli agenti ferroviari e delle loro famiglie in base a biglietti serie C.

In conseguenza di quanto sopra dal 1 febbraio suddetto non saranno più applicabili le tariffe speciali interne C ed E della Sicilia, nè quelle locali interne A parte II, B e C pure della Sicilia, nè i prezzi dei biglietti di andata e ritorno Cerignola-Cerignola città e Saline di Volterra-Volterra di cui l'allegato N. 3 all'ordine di servizio N 120-1916.

È fatta eccezione per le linee appresso indicate, sulle quali i prezzi dei biglietti di andata e ritorno essendo formati in base al prezzo di due biglietti di corsa semplice, sono mantenuti in distribuzione. Ai prezzi dei biglietti si dovranno però aggiungere non le sopratasse dei biglietti di andata e ritorno (ordine di servizio N. 120-1916 punto 1), ma quelle della corsa semplice raddoppiate, ossia L. 0,20 per la 1 classe e L. 0,10 per la 3 classe.

Le linee di cui trattasi sono le seguenti: Milano-Treviglio-Bergamo, Milano-Usmate-Lecco, Lecco-Bergamo, Usmate-Ponte S. Pietro, Roma-Civitavecchia e diramazione Pontegalera-Fiumicino, Napoli-Salerno, Torre Annunziata- Gragnano, Nocera dei Pagani-Codola, Avellino-Rocchetta S. Antonio e Sicignano-Lagonegro.

Con ordine di servizio successivo sarà indicata la data in cui cesserà la vendita dei biglietti di andata e ritorno in servizio internazionale da parte delle ferrovie estere, e dei biglietti di A. R. combinati da parte delle agenzie estere, i quali biglietti dovranno nel frattempo essere tenuti validi.

Le sezioni di ritorno dei biglietti emessi anteriormente alla data anzidetta potranno essere utilizzate entro i limiti della loro validità a norma delle disposizioni vigenti.

Concessioni speciali C ed VIII e famiglie dei militari.

A partire pure dal 1 febbraio 1917, i viaggi per proprio conto degli impiegati governativi e delle loro famiglie (concessione spe-

ciale C) ed i viaggi personali dei maestri e delle maestre comunali (concessione speciale VIII) e delle famiglie dei militari (paragrafi 18 e 19 del regolamento pei trasporti militari) saranno regolati come in appresso:

1) — in relazione alle disposizioni dell'art. 1, lettere g) h) ed i) del decreto 11 gennaio 1917, N. 53 .... la concessione dell'applicazione della tariffa ridotta è limitata a quattro viaggi all'anno, di corsa semplice, per ogni persona:

Non sono computati fra i viaggi anzidetti quelli da effettuarsi per trasloco e per motivi di servizio.

2) — per disciplinare l'osservanza della disposizione di cui al precedente punto 1) è sospeso l'uso degli scontrini dei fascicoli annessi ai libretti di riduzione e, per fruire dei prezzi ridotti, gli impiegati e le loro famiglie, i maestri e le famiglie dei militari di cui sopra, dovranno presentare la richiesta che verrà loro rilasciata di volta in volta dalle competenti autorità.

Come documento di riconoscimento della identità personale continueranno ad essere valevoli i libretti personali con fotografia e quelli delle famiglie, ed in mancanza dei libretti si dovrà fare uso delle tessere di riconoscimento.

3) — la sospensione dell'uso degli scontrini è estesa a tutti i viaggi, compresi quelli per trasloco e per servizio.

Dalla data anzidetta, quindi, le stazioni non dovranno più rilasciare alle categorie di persone sopra indicate biglietti a tariffa ridotta in base a scontrini dei libretti di riduzione, ma dovranno richiedere sempre la presentazione della richiesta.

Verificandosi eventualmente il caso di viaggi a tariffa ridotta con biglietti rilasciati dopo il 31 gennaio 1917, in base a scontrini dei libretti di riduzione, il personale di controlleria dovrà regolarizzarli nel modo indicato al capo A per le concessioni speciali sospese.

Concessione speciale IX.

Dal 1 febbraio 1917 l'applicazione della concessione speciale IX, è limitata alle persone di cui al punto 2 comma a) del testo della concessione, ossia alle compagnie drammatiche, di canto, di ballo, di operette, di pantomime, ed equestri, sia italiane che estere ed alle relative orchestre, purchè regolarmente costituite e composte di almeno dieci persone adulte o paganti il prezzo corrispondente. — Per le compagnie di cui al suddetto comma a) la concessione potrà essere applicata anche nel caso di scioglimento di compagnia previsto dal comma d) del citato punto 2 della concessione.

Nel caso di viaggi a tariffa ridotta da parte di artisti di cui ai comma b) e c) - punto 2 - della concessione speciale IX, per essi sospesa, dovranno essere regolarizzati nel modo indicato al capo A pei viaggi a riduzione in base alle concessioni speciali sospese.

Biglietti di abbonamento per viaggiatori di commercio.

In relazione alle disposizioni dell'art. 1, punto VIII, del decreto luogotenenziale in principio citato, ai viaggiatori di commercio potranno essere rilasciati, a partire dal 1 febbraio 1917 in poi, abbonamenti ordinari anche per percorrenze superiori a 60 chilometri e per l'intera rete sotto l'osservanza delle disposizioni di apposito decreto ministeriale. — È da avvertire però che il rilascio di tali biglietti è riservato unicamente alle Divisioni movimento, alle quali, pertanto, le domande dovranno essere trasmesse anche se riguardano biglietti di abbonamento per l'intera rete della validità di un mese. — Tali domande non dovranno essere accettate dalle stazioni se non sono corredate dei documenti prescritti dal decreto ministeriale sopracitato; ossia: 1° dalla dichiarazione, vistata dall'Autorità politica, della ditta impresa o società commerciale per cui agisce l'abbonando, dalla quale dichiarazione risulti che egli viaggia per conto della ditta, impresa o società e per ragioni di commercio; 2° da un certificato della Camera di commercio del distretto in cui ha sede la ditta, impresa o società per la quale agisce l'abbonando, attestante la regolare iscrizione di essa nel registro delle ditte.

Anche sulle linee varesine potranno essere rilasciati - con decorrenza dal 1 febbraio 1917 ed oltre - ai viaggiatori di commercio biglietti per percorsi superiori a 60 chilometri, ma subordinatamente all'osservanza delle norme sopra indicate per gli abbonamenti ordinari, cioè verso presentazione degli stessi documenti per questi stabiliti.

In questo caso le domande devono essere inviate alla Divisione movimento di Milano.

Biglietti gratuiti ed a prezzo ridotto serie B e C.

In base alla disposizione dell'articolo 1 lettera m) del decreto luogotenenziale in principio citato, le concessioni di biglietti gratuiti ed a prezzo ridotto di cui il Regolamento per la concessione delle carte di libera circolazione e dei biglietti per un solo viaggio sulle ferrovie dello Stato, approvato con R. D. 628 del 21 luglio 1910, dovranno essere limitate come segue:

Persone fruenti delle concessioni di cui all'art. 14:

lettera *a)* — due biglietti gratuiti ed uno a prezzo ridotto all'agente ed alle persone di famiglia del 1° gruppo; un biglietto gra-

tuito ed uno a prezzo ridotto alle persone di famiglia del 2° gruppo; nessuna concessione alle persone del 3° gruppo;

lettera *b)* — un biglietto gratuito ed uno a prezzo ridotto all'agente ed alle persone di famiglia del 1° e del 2° gruppo;

lettera *c)* — restano invariate le concessioni.

Eguali limitazioni si devono applicare al personale sanitario ausiliario e rispettive famiglie, nonchè agli agenti addetti all'esercizio provenienti dalle cessate Amministrazioni non sistemabili nel personale di ruolo in servizio da venti o più anni, ed alle loro famiglie.

II. — Aumento di tariffa.

Disposizioni Generali.

Dal 1° febbraio 1917 i prezzi di **tutti** i biglietti, il cui rilascio non sia vietato dalle disposizioni che precedono, sia a tariffa ordinaria sia a tariffa ridotta in base alle concessioni speciali ed al regolamento pei trasporti militari, dovranno essere aumentati del 20 per cento, valendosi della apposita tabella che verrà all'uopo distribuita.

Salvo quanto è detto in appresso per i biglietti di abbonamento, l'aumento del 20 per cento si computerà, per tutte le altre specie di biglietti, sui prezzi di tariffa, netti cioè delle soprattasse provvisorie di cui l'ordine di servizio numero 120-1916 **e le soprattasse stesse - in quanto siano da applicarsi - saranno computate sul nuovo prezzo già aumentato del 20 % ed aggiunte al prezzo medesimo.**

Biglietti diretti in servizio cumulativo italiano ed internazionale.

Le stazioni interessate riceveranno dal Controllo viaggiatori e bagagli (ufficio 1°) di Firenze la distinta delle quote da riscuotersi per l'aumento del 20 per cento in aggiunta al prezzo dei biglietti diretti in servizio cumulativo italiano ed internazionale.

Nell'allegato N.° 1 al presente ordine di servizio si indicano:

Biglietti a prezzo ridotto fra Domodossola e Briga.

a) le nuove tasse, aumentate del 20 per cento, da riscuotersi, in sostituzione di quelle comunicate con l'ordine di servizio N. 339-1914, punto 7, per i viaggi a prezzo ridotto fra Domodossola e Briga;

Biglietti diretti per le linee complementari Sicule.

b) quelle di 1ª e 3ª classe delle ferrovie secondarie (gruppo Sicilia) da computarsi nella formazione dei prezzi dei biglietti diretti dalle altre stazioni della rete a quelle delle ferrovie suddette, in sostituzione delle quote comunicate con gli ordini di servizio N. 365-1913 e successivi;

Biglietti di andata-ritorno per lavoratori.

c) i nuovi prezzi da riscuotersi per i biglietti di andata e ritorno settimanali e festivi per lavoratori, in sostituzione di quelli della tariffa speciale interna D della Sicilia.

Le quote ed i prezzi indicati nell'allegato suddetto non comprendono le soprattasse provvisorie di cui l'ordine di servizio N. 120-1916, le quali vanno riscosse separatamente a norma dell'ordine di servizio medesimo.

Treni speciali.

Nel caso di effettuazione di treni speciali (art. 6 delle Tariffe), se viene applicato il prezzo minimo di lire 7,18 per treno-chilometro, l'aumento del 20 per cento sarà praticato (computandolo con la tabella in base al prezzo fatto, compreso il diritto fisso) solo quando si tratti del trasporto di persone esclusivamente, o di un trasporto misto di persone e di cose. - Se si applicheranno invece i prezzi relativi ai singoli trasporti - delle persone, dei bagagli e delle cose - aumentati del 10 %, quest'ultimo aumento, per quanto riguarda le persone, dovrà essere computato sui prezzi previamente aumentati del 20 per cento.

Le stesse norme devono valere nel caso di effettuazione di treni speciali in base all'art. 3 della concessione speciale A.

L'aumento del 20 % è da riscuotersi anche nei seguenti casi:

Viaggi in carrozze Salone in coupés a letto e trasporto degli ammalati.

1° - sui prezzi dei viaggi in carrozze-salone di cui all'art. 18 delle tariffe, compresi i diritti fissi;

2° - sull'importo del supplemento per l'occupazione dei posti di coupés a letto di cui all'art. 20 delle tariffe;

3° - sui prezzi dei viaggi nelle carrozze-salone dei privati di

cui al secondo capoverso dell'art. 22 delle tariffe e del trasporto degli ammalati di cui all'art. 24;

4° - sull'importo del supplemento di L. 0,013 per viaggiatore-chilometro che la Compagnia delle vetture a letti deve riscuotere e corrispondere alle ferrovie dello Stato nel caso di effettuazione di treni di lusso;

Trasporti in servizio.

5° - sui prezzi dei trasporti in servizio di cui all'art. 7 dell'allegato all'ordine di servizio N. 160-1915.

Tasse di sosta e di percorso a vuoto e di confine.

Nessun aumento è da riscuotersi per le tasse di sosta e di percorso a vuoto di cui gli articoli 21 e 22 delle tariffe, nè pel diritto fisso di centesimi 10 per le esazioni suppletive di cui all'art. 29 delle tariffe, nè per le quote di confine Bardonecchia confine-Modane stazione.

Tasse minime.

Tutte le tasse minime previste dalle concessioni speciali pei viaggi a tariffa ridotta (art. III, VII ed VIII delle disposizioni generali) e dal regolamento pei trasporti militari (paragrafi 10, 21 e 40), pei viaggi a tariffa differenziale C ed a tariffa militare, devono essere aumentate del 20 per cento in base alla tabella.

Biglietti di abbonamento.

Per i biglietti di abbonamento - da emettersi con decorrenza dal 1 febbraio suddetto ed oltre, dei quali sia ammesso ancora il rilascio, l'aumento del 20 % verrà computato, con una sola operazione, insieme con quello del 5 per cento di cui ai punti 5 e 7 dell'ordine di servizio N. 120-1916 e quindi nella misura complessiva del 25 per cento sui prezzi di tariffa. — L'aumento si applica anche per i biglietti di abbonamento per studenti e per impiegati governativi, ecc. di cui gli allegati n. 6^b e 6^c alle tariffe, nonchè sui prezzi dei biglietti di abbonamento per impiegati ferroviari e loro famiglie.

Nell'allegato N. 2 al presente ordine di servizio sono indicati i nuovi prezzi da riscuotersi per gli abbonamenti ordinari per l'intera rete, per quelli della linea Cerignola-Cerignola città e per quelli degli impiegati ferroviari e delle loro famiglie.

Nessun supplemento è da riscuotersi per i biglietti di abbonamento in corso di utilizzazione - anche se a pagamento rateale - dei quali, in base alle precedenti disposizioni, sia mantenuto l'uso.

Biglietti di abbonamento in servizio cumulativo.

Per i biglietti di abbonamento ordinari da emettersi in servizio cumulativo con le ferrovie secondarie sulle cui linee si applicano per tali abbonamenti i prezzi delle ferrovie dello Stato, computati però sul percorso separato, (Roma-Ronciglione-Viterbo, Roma-Albano-Nettuno e Varese-Porto Ceresio) l'aumento del 25 per cento (5 °/₀ più 20 °/₀) si applica soltanto sulla quota relativa al percorso delle ferrovie dello Stato.

Invece, per i biglietti di abbonamento a tariffa locale N. 8 delle varesine, da rilasciarsi in servizio cumulativo con la linea Varese-Porto Ceresio, con decorrenza dal 1 febbraio 1917 ed oltre, si dovrà tener presente che, a termini dell'ordine di servizio N. 134-1916, punto c), il supplemento del 5 per cento di cui l'ordine di servizio N. 120-1916 è applicabile sull'intero prezzo dei biglietti e quindi anche al percorso della ferrovia Varese - Porto Ceresio. Per questi biglietti occorrerà pertanto stabilire, nel modo indicato all'ultimo capoverso del punto 7 del citato ordine di servizio N. 120-1916, la quota-prezzo, netta del supplemento del 5 per cento, relativa al percorso delle linee dello Stato e quella, parimenti netta, del percorso della Varese-Porto Ceresio, per aumentare poi la prima del 25 per cento e l'altra del 5 per cento soltanto e addizionarle poscia insieme per formare il complessivo prezzo del biglietto.

Biglietti di corsa semplice di abbonamento per stazioni delle linee dello stato in esercizio privato.

Nel caso di biglietti di corsa semplice a tariffa ordinaria e ridotta, o di biglietti di abbonamento, da emettersi per viaggi in servizio cumulativo con le linee Brescia-Iseo e Lecce Francavilla e diramazione Novoli-Nardò, l'aumento del 20 per cento (25 per cento per i biglietti di abbonamento) deve essere computato soltanto sulla quota riferibile al percorso delle ferrovie dello Stato. Se trattasi di biglietti a tariffa generale, o militare, si potrà formare il prezzo computandolo senz'altro sulle distanze separate di ciascuna amministrazione e sarà facile quindi aumentare soltanto la quota nostra del 20 per cento; se trattasi invece di biglietti a tariffa differen-

ziale A, B e C, o ridotta 50, 75 per cento, o di biglietti di abbonamento, si dovrà formare il prezzo sulla distanza complessiva, compreso il percorso della linea in esercizio privato e stabilire poscia la quota delle ferrovie dello Stato (da aumentarsi del 20 o del 25 per cento) dividendo il detto prezzo per la distanza complessiva e moltiplicando la base media chilometrica così ottenuta per i chilometri del percorso delle ferrovie dello Stato.

Servizio diretto terrestre-marittimo.

Per i biglietti facoltativi da emettersi in servizio diretto terrestre-marittimo l'aumento del 20 per cento va computato soltanto sulla quota relativa al percorso ferroviario.

Servizio cumulativo ferroviario-marittimo con la Sardegna.

Le stazioni delle ferrovie dello Stato ammesse al servizio cumulativo ferroviario-marittimo con la Sardegna, riceveranno dall'Ufficio contabilità prodotti di Firenze un prospetto delle quote - distinte per transito - da riscuotersi in aumento ai prezzi dei biglietti di corsa semplice compresi nel fascicolo allegato N. 1 alla parte prima della tariffa del servizio cumulativo suddetto, pubblicato con la 4ª appendice alla tariffa medesima.

Per i biglietti interessanti il transito Civitavecchia - Golfo Aranci, le quote saranno indicate distinte per ciascuna stazione delle ferrovie Sarde (Reali e Secondarie) ammesse al servizio cumulativo e comprenderanno, oltre all'aumento del 20 per cento riferibile al percorso delle ferrovie dello Stato, anche quello del 10 per cento riferibile al percorso delle ferrovie Sarde, applicato in forza delle disposizioni del decreto luogotenenziale N. 1126 del 13 settembre 1916.

In relazione poi alle disposizioni del Capo B/1 del presente ordine di servizio, la distribuzione dei biglietti di andata e ritorno è totalmente sospesa anche per il servizio cumulativo di cui trattasi.

Rifornitura di biglietti.

I biglietti che comunque verranno forniti, dal 1º febbraio in poi, dal Controllo Viaggiatori e Bagagli (Ufficio 1º) alle stazioni, continueranno ad avere i prezzi attuali, ossia non comprendenti l'aumento del 20 per cento che dovrà pertanto essere riscosso in aggiunta ai prezzi stessi.

Sui biglietti a destinazione facoltativa, tanto a cartoncino, quanto

a foglietto, dovrà invece essere indicato il prezzo già aumentato del 20 % da riscuotere in base alla tabella.

III. — Diritti fissi per biglietti gratuiti serie B°.

Dal 1° febbraio 1917 i diritti fissi di cui al punto 20 dell'Ordine di Servizio N. 120-1916, da riscuotersi all'atto della vidimazione dei biglietti gratuiti serie B° per le persone di famiglia e per le persone di servizio degli Onorevoli Senatori e Deputati, dovranno essere raddoppiati e saranno quindi di L. 6 per la 1ª classe e L. 4 per la 2ª.

Per la riscossione di tali nuovi diritti fissi le stazioni riceveranno nuove scorte di speciali biglietti a cartoncino, ma fin quando non ne siano provviste, dovranno rilasciare, per ogni biglietto gratuito serie B° vidimato, due degli attuali cartoncini da L. 3 e da L. 2, rispettivamente per la 1ª e la 2ª classe.

C — DISPOSIZIONI CONTABILI.

Non occorrendo di tenere in evidenza per nessuna categoria di biglietti, l'aumento del 20 %, così le stazioni, nell'eseguire le loro operazioni di registrazione e di contabilizzazione tanto sullo scartafaccio, mod. C[1]-209, quanto sul registro, mod. C[1]-210, e sui riassunti componenti la contabilità viaggiatori, da rimettersi al Controllo, computeranno il prezzo unitario già aumentato del 20 %.

A tal uopo le stazioni che fanno uso dei fascicoli C[1]-213 e 214 speciali, con i prezzi stampati dei biglietti a destinazione fissa, dovranno praticare a mano le opportune correzioni dei prezzi stessi.

Restano ferme le altre disposizioni emanate coll'ordine di servizio N. 120-1916, circa la contabilizzazione delle sopratasse, nonchè dei diritti fissi, da riscuotersi pei viaggi gratuiti.

Per quanto, invece, concerne le varie categorie di biglietti di abbonamento che, per effetto del presente ordine di servizio restano in vigore, non occorre che sia altrimenti tenuto in evidenza, nè dagli uffici incaricati del rilascio, nè dalle stazioni incaricate della relativa contabilità, il precedente aumento del 5 % sugli appositi prospetti di cui al punto 2°, Capo IV dell'ordine di servizio N. 120-1916, venendo a ciò provveduto in sede di controllo.

Alla contabilità viaggiatori del corrente mese le stazioni dovranno unire un duplicato dei prospetti relativi ai biglietti dei quali,

per effetto delle disposizioni contenute nel presente ordine di servizio, viene sospesa la distribuzione, indicando nelle apposite colonne dei prospetti stessi soltanto il primo numero dei biglietti di ogni singola specie e classe rimasto in casellario e che dovrebbe essere riportato come primo da distribuirsi nella contabilità del successivo mese di febbraio. A tale uopo dovranno essere utilizzati i prospetti contenuti nei fascicoli da servire per la contabilità dei mesi successivi, che restano disponibili.

Di conseguenza, a cominciare da detta contabilità di febbraio, non occorrerà altrimenti che le stazioni riportino sui rispettivi prospetti la situazione di casellario dei biglietti suaccennati.

A suo tempo saranno poi date disposizioni circa l'eventuale ripristino dei ripetuti biglietti, od al versamento di essi.

Distribuito agli agenti delle classi: 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9, 16, 22.

Il Direttore generale
R. DE CORNÈ

Tip.-Lit.-Fot. Ferrovie dello Stato - Roma, 1-1917

10
15

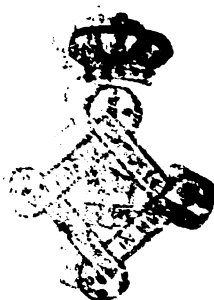
:
a-
li,
e-
ta

hi
ol
a-
84

o-

ot-

io.
di

sa

per
rio
vi-

Prezzi dei biglietti di abbonamento ordinario per l'intera rete.

CLASSI		DURATA DELL'ABBONAMENTO IN MESI											
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1ª classe	Prezzo di tariffa	348 —	633 —	839 —	1044.—	1249 —	1454 —	1659 —	1864 —	2069 —	2274 —	2479 —	2684 —
	Supplemento	82.95	154.20	205.70	256.95	308.20	359.45	410.70	461.95	513.20	564.65	615.70	666.95
	TOTALE L.	430.95	787.20	1044.70	1300.95	1557.20	1813.45	2069.70	2325.95	2582.20	2838.65	3094.70	3350.95
2ª classe	Prezzo di tariffa	237.—	429 —	567 —	705.—	842 —	979 —	1116 —	1253 —	1390 —	1527 —	1664 —	1801 —
	Supplemento	55.20	103.20	137.70	172.20	206.45	240.70	274.95	309.20	343.45	377.70	411.95	446.20
	TOTALE L.	292.20	532.20	704.70	877.20	1048.45	1219.70	1390.95	1562.20	1733.45	1904.70	2075.95	2247.20
3ª classe	Prezzo di tariffa	150 —	270 —	355 —	440 —	525 —	610 —	695 —	780 —	865 —	950 —	1035 —	1120 —
	Supplemento	33.45	63.45	84.70	105.95	127.20	148.45	169.70	190.95	212.20	233.45	254.70	275.95
	TOTALE L.	183.45	333.45	439.70	545.95	652.20	758.45	864.70	970.95	1077.20	1183.45	1289.70	1395.95

Prezzi dei biglietti di abbonamento per la linea Cerignola - Cerignola città.

CLASSI		DURATA DELL'ABBONAMENTO					
		un anno	sei mesi	quattro mesi	tre mesi	45 giorni	un mese
1ª classe	Prezzo di tariffa	226.45	125.95	93.35	69.95	63.05	42.00
	Supplemento	56.65	31.50	23.35	17.50	15.80	10.50
	TOTALE L.	283.10	157.45	116.70	87.45	78.85	52.50
2ª classe	Prezzo di tariffa	162.85	89.10	69.60	52.20	47.00	31.35
	Supplemento	40.75	22.30	17.40	13.05	11.75	7.85
	TOTALE L.	203.60	111.40	87.00	65.25	58.75	39.20
3ª classe	Prezzo di tariffa	113.25	64.95	49.25	36.90	33.30	22.20
	Supplemento	28.35	16.25	12.35	9.25	8.35	5.55
	TOTALE L.	141.60	81.20	61.60	46.15	41.65	27.75

Abbonamenti a prezzo ridotto per gli agenti ferroviari e le rispettive famiglie.

CLASSI		ZONE DI DISTANZA					
		fino a km. 10	da km. 11 fino a 20	da km. 21 fino a 30	da km. 31 fino a 40	da km. 41 fino a 50	da km. 51 fino a 60
1ª classe	Prezzo	7.80	11.10	14.45	16.65	18.85	22.15
	Supplemento	1.60	2.25	2.90	3.35	3.80	4.45
	TOTALE L.	9.40	13.35	17.35	20 —	22.65	26.60
2ª classe	Prezzo	4.30	7.45	9.55	11.65	12.70	13.80
	Supplemento	0.90	1.50	1.95	2.35	2.55	2.80
	TOTALE L.	5.20	8.95	11.50	14 —	15.25	16.60
3ª classe	Prezzo	3.05	4.05	5.05	7.05	8.05	9.05
	Supplemento	0.65	0.85	1.05	1.45	1.65	1.85
	TOTALE L.	3.70	4.90	6.10	8.50	9.70	10.90

AVVERTENZE. — La tariffa è stabilita per **un mese**. I biglietti si rilasciano con validità per uno o più mesi fino a dodici.
In aggiunta al prezzo di ogni abbonamento è dovuto sempre il diritto fisso di Una lira e la soprattassa del terremoto (cinque centesimi) stabilita dall'Art. 15 della legge 14 luglio 1912 N. 835.
Le norme e condizioni per la richiesta e l'uso di questi abbonamenti risultano dall'ordine di servizio N. 182-1911.

Viaggi a prezzo ridotto fra DOMODOSSOLA e BRIGA degli agenti delle ferrovie italiane dello Stato e delle ferrovie Federali Svizzere nonchè delle persone di loro famiglia.

PERCORRENZE	PREZZO IN LIRE		
	1ª classe	2ª classe	3ª classe
da Briga . . . a Iselle transito	2.80	1.95	1.45
„ Iselle . . . „ „	0.15	0.15	0.10
„ Varzo. . . „ „	0.80	0.55	0.30
„ Preglia . . „ „	1.75	1.15	0.75
„ Domodossola „ „	2.10	1.55	0.90

Quote afferenti ai percorsi sulle linee complementari della Sicilia da computarsi nella formazione dei prezz dei biglietti di corsa semplice a tariffa ordinaria in servizio diretto con le stazioni della Rete principale di Stato.

PERCORRENZA		QUOTE ferr: complementari		PERCORRENZA		QUOTE ferr: complementari	
da	a	1ª cl.	3ª cl.	da	a	1ª cl.	3ª cl.
Assoro	Floristella	3.15	1.50	**Lercara bassa**	Bivio Filaga	3.15	1.50
„	Grottacalda	3.35	1.60	„	Depupo Castronovo	1.95	0.90
„	Mulinello	0.90	0.45	„	Lercara alta	0.90	0.45
„	Valguarnera	2.60	1.15	„	Prizzi	3.80	1.70
				„	S. Luca	1.80	0.85
Canicatti	Bivio Margonio	1.50	0.75				2.55
„	Camastra	2.10	1.10	**Licata**	Bivio Margonia	5.30	2.00
„	Licata (Via Naro)	6.65	3.05	„	Camastra	4.45	
„	Molinazzo	0.90	0.45	„	Canicatti (Via Naro)	6.65	3.05
„	Naro	1.65	0.80	„	Molinazzo	5.75	2.70
„	Palma Montechiaro	4.00	1.85	„	Naro	5.10	2.20
„	Scifitelli	5.85	2.80	„	Palma Montechiaro	2.75	1.35
„	Torre di Gaffe	5.40	2.60	„	Scifitelli	0.80	0.40
				„	Torre di Gaffe	1.35	0.55
Castelvetrano	Capo S. Marco	4.60	2.10				
„	Gibellina	2.90	1.40				
„	Menfi	3.15	1.50	**P. Empedocle Staz.**	Cattolica Eraclea	3.50	1.65
„	Partanna	1.35	0.55	„	Montallegro	2.90	1.40
„	Porto Palo	2.60	1.15	„	Realmonte	1.05	0.50
„	Rampinzeri	2.05	1.00	„	P. Empedocle Cann.	0.25	0.20
„	S. Ninfa	1.85	0.90	„	Punta Piccola	0.55	0.30
„	Sciacca	5.40	2.55	„	Siculiana	1.60	0.75
„	Selinunte	1.60	0.75	„	Siculiana Scalo	1.85	0.90

Prezzi dei biglietti settimanali e festivi di andata e ritorno per lavoratori
(Tariffa speciale interna D della Sicilia)

PERCORRENZE	Settimanali	Festivi
da 1 a 4 chilometri . . . . L.	0.80	0.80
» 5 » 8 » . . . . »	1.60	1.60
» 9 » 12 » . . . . »	2.10	2.10
» 13 » 16 » . . . . »	3.05	3.05
» 17 » 20 » . . . . »	3.85	3.85
» 21 » 30 » . . . . »	5.30	5.30
» 31 » 40 » . . . . »	—	6.70
» 41 » 50 » . . . . »	—	8.05

AVVERTENZA. — Le quote ed i prezzi indicati nel presente allegato non comprendano le soprattasse provvisorie di cui il decreto luogotenenziale 18 maggio 1916 n. 689 (ordine di servizio n. 120-1916).

Ordine di servizio N. 4. (R).

Variazioni al testo della nomenclatura dei conti dall'anno finanziario 1915-16 (*Vedi Ordini di servizio N. 182, 307-1915 e 81, 133 e 187-1916*).

Pag. 19 — Al conto 53 di entrata è stato aggiunto il sottoconto: *D) Ricuperi diversi,* col N.° *160 bis* di partitario e coll'annotazione: *Comprende i ricuperi a rimborso di spese doganali, noli, danni, controstallie ed in genere tutte le entrate diverse a credito merce.* - Tale parte di annotazione andrà pertanto tolta dal precedente sottoconto C.

Pag. 19. — È stato istituito il seguente nuovo conto di entrata: *55 ter. - Prelevamenti dal fondo di assicurazione contro i rischi di mare per i trasporti riguardanti la gestione di Magazzino,* col N.° *162 ter* di partitario e coll'annotazione: *Usato esclusivamente dal Servizio Approvvigionamenti. - Bilancia col conto 84 ter di spesa.*

Pag. 27. — La dizione del conto 111 bis d'entrata viene così modificata:

111 bis. Contributo dei centesimi di guerra.

A) Ritenute al personale 0.375 %

B) Ritenute a terzi 2 %

Pag. 46. — Il conto 39 di spesa viene sdoppiato nei seguenti sottoconti:

A) Ad agenti in attività di servizio, col N. *704* di partitario.

B) Ad ex agenti od alle loro famiglie, col N. *704 bis* di partitario.

Pag. 47. — Al conto 44-B di spesa, partitario 713, è soppressa l'annotazione esistente.

Pag. 54. — È stato istituito il seguente nuovo conto di spesa: *84. ter. - Spese per infortuni marittimi relativi ai trasporti per conto della gestione di Magazzino,* col N. *858 ter* di partitario e coll'annotazione: *Usato esclusivamente dal Servizio Approvvigionamenti. - Bilancia col conto 55-ter di entrata.*

Pag. 63. — La dizione del sottoconto B del conto 140 bis viene così notificata:

B) Ritenute a terzi 2 %.

Pag. 68. — Sono stati istituiti i seguenti nuovi conti fuori bilancio: *16. — Fondo di assicurazione contro i rischi di mare per i trasporti riguardanti la gestione di magazzino*, col N. *1191* di partitario e coll'annotazione: *Usato esclusivamente dal Servizio Approvvigionamenti.*

Pag. 71 — *62. - Ente carboni. - Utili e perdite della gestione* col N. *1261* di partitario e coll'annotazione: *Usato esclusivamente dal Servizio Approvvigionamenti.*

Pag. 74. — Il conto 108 fuori bilancio è stato soppresso.

Pag. 77. — Al conto 122 fuori bilancio sono stati soppressi tutti i sottoconti, eppertanto al conto stesso viene assegnato il N. *1400* di partitario.

Ordine di servizio N. 5 (M. C.)

Servizio cumulativo con la ferrovia della Valle Seriana. - Ammissione al servizio del “ Raccordamento Società Lignite Vertova „.

Col 1° gennaio 1917 è stato aperto all'esercizio il *Raccordamento Società Lignite Vertova* della ferrovia della Valle Seriana ed ammesso al servizio cumulativo con le ferrovie dello Stato (comprese le linee in esercizio speciale) e con le altre ferrovie concesse già in rapporti di servizio cumulativo con la ferrovia della Valle Seriana pei trasporti di merci a G. V. ed a P. V. O. a carro completo per conto esclusivo della « Société Générale des Lignites en Italie ».

Per la tassazione, esecuzione ed istradamento dei trasporti in servizio cumulativo da e per il « Raccordamento Società Lignite Vertova » valgono le disposizioni e norme in vigore per il servizio

cumulativo con la ferrovia della Valle Seriana. - A ciò si fa eccezione per quanto riguarda le operazioni di carico e scarico, dei trasporti a P. V. O. le quali sono da considerarsi sempre riservate alla ferrovia, per cui il diritto fisso afferente alla ferrovia della Valle Seriana dovrà in ogni caso applicarsi per intero e senza alcun abbuono.

La distanza tassabile del « Raccordamento Società Lignite Vertova » dalla stazione di Bergamo è di Km. 21.

In relazione a quanto sopra nel *Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza* (edizione 1° aprile 1915) all'elenco alfabetico, pagina 15, devesi inserire nella sede opportuna il nome del « Raccordamento Società Lignite Vertova » con l'indicazione del N. 64; alla pagina 64 devesi inserire nel prospetto, dopo Raccordamento Pesenti,

Raccordamento Società Lignite Vertova /id/21/G(2)/-/P(2)/-/-/-/-/-/-/1/40/-/ e riportare in calce al prospetto stesso la nota

(2) Limitatamente ai trasporti a carro completo per conto della « Société Générale des Lignites en Italie », e con applicazione rispetto alla ferrovia della Valle Seriana dell'intero diritto fisso senza alcun abbuono per i trasporti a P. V. O. essendo le operazioni di carico e scarico riservate alla ferrovia stessa.

Nella prefazione generale all'orario di servizio (parte 2ª) edizione 1° dicembre 1916 si dovrà:

A pag. 14 dopo Raccordamento Pesenti aggiungere « Raccordamento Società Lignite Vertova » assegnandogli il numero di linea 388.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Ordine di servizio N. 6. (S)

Biglietti B° rilasciati dagli onorevoli Senatori e Deputati.

I biglietti B° rilasciati dagli onorevoli Senatori e Deputati con il percorso Roma-Ravenna o viceversa, devono essere tenuti validi

tanto per la linea normale di Roma-Falconara-Rimini, quanto per quella di Roma-Bologna-Castelbolognese.

Distribuito agli agenti della classe 1, 2, 3, 4, 5, 8 *e* 9 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di servizio N. 7. (V. M. C.)

Aumento portata carri-serbatoi da petrolio delle F. S. in seguito alla loro utilizzazione anche per trasporto di olio minerale combustibile.

Allo scopo di poter utilizzare i carri serbatoio da petrolio anche per i trasporti di altri olii minerali combustibili, i quali essendo in generale più pesanti del petrolio danno luogo ad un carico oltrepassante la portata attuale dei carri stessi e visto che tecnicamente nulla osta all'aumento di detta portata, si dispone che i carri medesimi siano considerati d'ora innanzi come della portata sottoindicata, ferma restando la consueta tolleranza 5 %, e ciò a tutti gli effetti di tariffa:

Tonn. 12 per i carri Mp portanti i numeri dal 510000 al 510054 e dal 510100 al 510121, da 13 m.^{3} aventi ora la portata di tonn. 10.5;

Tonn. 10.5 per il carro Mp 510056 da 11 m.^{3} avente ora la portata di tonn. 9;

Tonn. 13.5 per i carri Mp portanti i numeri dal 530000 al 530069 e dal 530101 al 530138 da 14.5 m.^{3}, aventi ora la portata di tonn. 12.

Le Officine veicoli delle ferrovie dello Stato e private e le Squadre di rialzo, ogni qualvolta se ne presenti l'occasione, provvederanno al cambiamento della iscrizione relativa alla portata, avvertendo che detta variazione dovrà essere segnalata al Servizio

Veicoli dalle Officine a mezzo dei mod. V-116[a] e dalle Squadre di rialzo con gli appositi elenchi mensili.

Le spese dipendenti da detta variazione saranno portate in conto esercizio.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 18, 19, 20, 21 *e* 22.

Ordine di servizio N. 8 (M. C.)

Servizio cumulativo con la ferrovia Fano-Fermignano.

(Vedi Ordine di servizio N. 225-1915).

Dal giorno 1° dicembre 1916 è stato aperto all'esercizio il tronco Fossombrone-Fermignano che innestasi nella stazione di Fermignano delle F. S. e completa la ferrovia Fano-Fermignano, già ammessa al servizio cumulativo pel transito di Fano.

L'intera linea Fano-Fermignano è esercitata dalla Società delle ferrovie e tramvie Padane.

Dal giorno 1° febbraio 1917 la linea Fano-Fermignano viene ammessa, *pei transiti di Fano e Fermignano,* al servizio cumulativo di viaggiatori, bagagli, cani, velocipedi e giornali, e di trasporti G. V., P. V. A. e P. V. O. sotto l'osservanza delle condizioni e norme di cui in appresso e di quelle contenute nell'ordine di servizio n. 225-1915, in quanto applicabili.

1° *Estensione del servizio cumulativo.* — Le stazioni della linea Fano-Fermignano, comprese quelle comuni di Fano e Fermignano, sono ammesse al servizio cumulativo con tutte le stazioni delle F. S. e con quelle delle linee in esercizio speciale e delle linee complementari sicule esercitate dalle F. S.

Il servizio cumulativo ha pure effetto con le linee Brescia-Iseo e Rovato-Iseo-Edolo con diramazione Bornato-Passirano Paderno e Lecce-Francavilla Fontana con diramazione Novoli-Nardò Centrale.

2° *Divieto di transito.* — I trasporti di viaggiatori, bagagli e di merci a G. V., P. V. A. e P. V. O., tanto a tariffa ordinaria quanto

in base alle concessioni speciali ed al regolamento pei trasporti militari, *non sono ammessi in servizio cumulativo in transito sulla linea Fano-Fermignano.*

In conseguenza non possono aver luogo:

1° il rilascio dei biglietti o l'eseguimento di spedizioni in servizio cumulativo:

a) da oltre Fano per oltre Fermignano;

b) da oltre Fermignano per oltre Fano;

2° le rispedizioni, per disposizioni delle parti o con ricarteggio d'ufficio, determinanti il transito sulla linea Fano-Fermignano.

Le stazioni di Fano e Fermignano dovranno segnalare ai competenti Controlli gli estremi dei trasporti che in arrivo alle medesime da stazioni delle F. S. o di altre Amministrazioni venissero rispediti dai destinatari oppure d'ufficio a stazioni interne della linea Fano-Fermignano per il successivo inoltro a stazioni delle F. S. o di Amministrazioni corrispondenti, allo scopo di percorrere in transito la linea suddetta.

3° *Elenco delle stazioni della ferrovia Fano-Fermignano, relative distanze dai transiti di Fano e di Fermignano, servizi cui sono abilitate ed impianti di cui sono provviste.* — Le stazioni della ferrovia Fano-Fermignano, con le relative distanze dai transiti di Fano e di Fermignano, i servizi cui sono abilitate e gl'impianti fissi di cui sono provviste risultano dal prospetto « Allegato *A* » al presente ordine di servizio, il quale annulla e sostituisce quello pubblicato con l'ordine di servizio 225-1915 e quello a pag. 89 del « Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza, edizione 1° aprile 1915. »

4° *Tariffe* — Le tariffe da applicarsi ai trasporti in servizio cumulativo sul percorso di ciascuna amministrazione, sono le seguenti:

a) - *Per la rete dello Stato;* le tariffe generali e speciali, nonchè quelle locali ed eccezionali (nei casi in cui sia ammessa la loro estensione ai trasporti in servizio cumulativo con altre Amministrazioni italiane) e le relative condizioni in vigore sulla detta rete tenuto conto delle modificazioni apportatevi e da apportarvisi.

b) - *Per la ferrovia Fano-Fermignano;* le tariffe proprie per il trasporto dei viaggiatori e dei bagagli, e le tariffe generali e speciali, e relative condizioni, in vigore sulle ferrovie dello Stato (edizione 1° luglio 1916) con le quote di correzione di cui l'allegato

N. 21 all'ordine di servizio N. 193-1916, fatta eccezione per i trasporti di grano, granoturco, farine e semolini per i quali sono da computare le quote di correzione di cui l'allegato 7 all'ordine di servizio N. 122-1916.

I prezzi delle tariffe speciali N. 1 e 11 g. v. sono così stabiliti:

speciale N. 1

per le spedizioni fino a Kg. 10 . . . . L. 0,35
» » da oltre 10 fino a 20 Kg. . . . . . . » 0,60

speciale N. 11

per le spedizioni fino a 10 Kg. . . . . L. 0,35
» » da oltre 10 fino a 20 Kg. . . . . . . » 0,55

Nei detti prezzi sono comprese la soprattassa di stazione e la quota di correzione.

Per il percorso della ferrovia Fano-Fermignano sono da applicare le tasse minime per spedizione previste dalle tariffe delle ferrovie dello Stato con l'aumento di centesimi 10, eccezione fatta di quella della tariffa speciale N. 9 g. v. (giornali) la quale è stabilita in L. 0,45.

5° *Concessioni speciali e trasporti militari.* — Le concessioni speciali contenute nel fascicolo « Concessioni speciali e relative tariffe » (edizione 1° gennaio 1909 e relative appendici) ed il « Regolamento pei trasporti militari » (edizione 1° luglio 1911 e successive modificazioni) sono applicabili anche sul percorso della ferrovia Fano-Fermignano in tutte le loro prescrizioni e modalità con i prezzi in vigore per le ferrovie dello Stato e con le quote di correzione di cui al punto 4° per i trasporti a G. V., P. V. A. e P. V. O.

I prezzi da riscuotere per il percorso della linea Fano-Fermignano, per il trasporto dei viaggiatori e dei bagagli in base alle concessioni speciali ed al regolamento pei trasporti militari, risultano dal prospetto « allegato *B* » al presente ordine di servizio.

6° *Corrispondenze viaggiatori, bagagli, cani, velocipedi e giornali in servizio cumulativo.* — Le corrispondenze ammesse in servizio cumulativo pel trasporto dei viaggiatori a tariffa ordinaria sia per il transito di Fano che per quello di Fermignano risultano dal prospetto « Allegato *C* ».

Per le stesse relazioni è ammesso il servizio cumulativo per il trasporto dei bagagli, cani e velocipedi a tariffa ordinaria mediante riscossione per il percorso della linea Fano-Fermignano delle tasse indicate nel prospetto « Allegato *D* » al presente ordine di servizio.

Il servizio cumulativo per i trasporti di giornali è ammesso con tutte le stazioni della ferrovia Fano-Fermignano.

7° *Trasporti a G. V., P. V. A. e P. V. O. fra le stazioni comuni di Fano e Fermignano.* — I trasporti a G. V., P. V. A. e P. V. O. fra le stazioni comuni di Fano e Fermignano verranno effettuati e tassati per la via domandata dallo speditore sul documento di trasporto ed in mancanza di domanda per la via più economica.

La semplice presentazione del documento in uso sulle F. S. o sulla linea della concessionaria equivale alla domanda d'inoltro sulle linee dell'una o dell'altra Amministrazione.

È fatto l'obbligo alle stazioni comuni di apporre sulle richieste delle spedizioni il bollo ad umido dell'Amministrazione che effettivamente eseguisce il trasporto e nella cui gestione deve essere scritturato.

8° *Trasporti a G. V., P. V. A. e P. V. O. da una delle stazioni comuni di Fano e Fermignano per oltre l'altra stazione comune o viceversa.* — I trasporti a G. V., P. V. A. e P. V. O., dalle stazioni comuni di Fano e Fermignano per stazioni delle F. S. o di Amministrazioni corrispondenti oltre l'altra stazione comune o viceversa verranno effettuati e tassati per la via domandata dallo speditore sul documento di trasporto e in mancanza per la via più economica.

La presentazione di un solo esemplare del documento di trasporto per le spedizioni da Fano per oltre Fermignano e viceversa e da Fermignano per oltre Fano e viceversa equivale alla domanda d'inoltro sulle linee esclusive delle F. S.

Le stazioni di Fano e Fermignano compileranno mensilmente, in duplo esemplare, pei trasporti in servizio cumulativo da e per le stazioni stesse l'elenco mod. CI-485 da inviarsi, l'uno al Controllo cumulativo italiano di Firenze, l'altro alla Direzione di esercizio della Società delle ferrovie e tramvie Padane in Ferrara.

9° *Trasporti in servizio cumulativo.* — La tassazione e l'instradamento dei trasporti a G. V., P. V. A. e P. V. O. in servizio cu-

mulativo sarà fatta, salvo contraria domanda del mittente sul documento di trasporto, per quello dei transiti di Fano e Fermignano che determina il prezzo complessivo più economico, e, beninteso, calcolando separatamente il percorso delle F. S. da quello della Fano-Fermignano.

10° *Scambio del materiale rotabile, copertoni ed attrezzi di carico.* — I veicoli appartenenti alle F. S. ed alla Società concessionaria passati dall'una all'altra Amministrazione possono essere restituiti tanto carichi che vuoti all'uno o all'altro dei transiti di Fano e Fermignano.

Parimenti i copertoni e gli attrezzi di carico di proprietà delle due Amministrazioni possono essere restituiti, sciolti od impiegati sui carri carichi, indifferentemente o al transito di Fano o a quello di Fermignano.

I veicoli, i copertoni e gli attrezzi di carico di altre Amministrazioni dovranno, invece, essere sempre riconsegnati al transito di entrata.

Il materiale rotabile dell'Amministrazione F. S. e della corrispondente per essere ammesso a circolare sulla linea Fano-Fermignano dovrà avere i seguenti requisiti:

a) Peso massimo per asse non maggiore di tonnellate 14,5.

b) Base rigida per carri a due assi non maggiore di metri 6, per carri a tre assi non maggiore di metri 5, a qualunque Amministrazione appartengano; base illimitata per veicoli a carrelli o portanti il segno ◄—o—►

c) Sagoma limite quella normale modificata secondo il « gabarit passe-partout ».

11° *Gestione contabile al transito di Fermignano.* — La stazione di Fermignano F. S., come stazione di transito con la ferrovia Fano-Fermignano, dovrà per la tenuta della relativa gestione e per la registrazione e scritturazione dei trasporti attenersi alle disposizioni contenute nell'istruzione sulla contabilità delle gestioni di transito, di cui agli ordini di servizio n. 160-1909 e 101-1914, nonchè alle particolari istruzioni che venissero al riguardo impartite dai competenti Controlli.

12° *Servizio nella stazione comune di Fermignano.* — Anche il servizio della stazione comune di Fermignano viene disimpegnato dalle F. S. anche nell'interesse e per conto della ferrovia Fano-Fermignano.

Per tutto quanto non è previsto dal presente ordine di servizio e da quello 225-1915, valgono le norme e condizioni generali che regolano i servizi cumulativi con le ferrovie concesse all'industria privata.

In base a quanto è detto nel presente ordine di servizio e relativi allegati, deve essere opportunamente completato e modificato il «Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza». Inoltre devono esser fatte opportune aggiunte nel «Prontuario dei servizi cumulativi con le ferrovie secondarie per i trasporti dei viaggiatori e dei bagagli in base alle «Concessioni speciali» ed al «Regolamento per i trasporti militari», e nell'«Elenco delle stazioni della rete dello Stato ecc. che partecipano alle tariffe speciali N. 1 e 11 G. V. in servizio cumulativo ferroviario-marittimo».

Nell'enumerazione dei transiti interni, di cui all'art. 3 delle «Norme per il servizio contabile delle gestioni di transito», si dovrà aggiungere per la ferrovia Fano-Fermignano l'indicazione del transito di Fermignano.

Nel «Prontuario delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato» (edizione giugno 1914) si dovrà a pagina 26 aggiungere il richiamo (*c*) di contro al nome della stazione di Fermignano, sostituendo nella corrispondente nota il nome di «Fermignano» a quello di «Fossombrone».

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8 *e* 22.

Allegato A all'Ordine di servizio n. 8 - 1917.

Ferrovie e Tramvie Padane

Società anonima, sede in Milano - Direzione dell'esercizio: Ferrara

Ferrovia Fano-Fermignano.

STAZIONI	Linea alla quale appartengono	Distanze in chilometri dalle stazioni di transito di		Servizi cui sono abilitate					Impianti fissi						
									Piani caricatori		Grue fisse		Bilancie a ponte		
		Fano	Fermignano	Grande velocità	Piccola velocità accelerata	Piccola velocità ordinaria	Veicoli e bestiame	Trasporti a domicilio	di testa	di fianco	quantità	portata in tonnel.	quantità	portata in tonnel.	Sagoma limite
Fano *	Fano-Fermignano	—	44	G	A	P	VB	—	T	F	—	—	1	30	S
Cuccurano		9	35	G	A	P	VB	—	—	F	—	—	—	—	S
Cartoceto-Lucrezia		13	31	G (1)	A	P (1)	VB	—	—	F	—	—	—	—	S
Saltara (Calcinelli)		16	29	G	A	P	VB	—	—	F	—	—	—	—	S
Serrungarina - Tavernelle		19	25	G	A	P	VB	—	—	F	—	—	—	—	S
Montefelcino-Isola del Piano		22	22	G (1)	A	P (1)	VB	—	—	F	—	—	—	—	S
Fossombrone		27	17	G	A	P	VB	—	—	F	1	6	1	30	S
Calmazzo		33	11	G	A	P	VB	—	—	F	—	—	—	—	S
Canavaccio		38	6	G (1)	A	P (1)	VB	—	—	F	—	—	—	—	S
Fermignano *		44	—	G	A	P	VB	—	T	F	—	—	1	30	S

(1) Limitatamente ai colli non superanti il peso di kg. 100 ciascuno per le spedizioni in collettame e senza limitazioni per le spedizioni a carro completo.

* Stazione comune con le ferrovie dello Stato. I trasporti di merci, veicoli, bestiame, ecc. fra Fano e Fermignano verranno effettuati e tassati per la via domandata dallo speditore sul documento di trasporto ed in mancanza di domanda per la via più economica. La semplice presentazione del documento in uso sulle F. S. o sulla ferrovia corrispondente equivale alla domanda d'inoltro sulle linee dell'una o dell'altra Amministrazione.

I trasporti da Fano per oltre Fermignano e viceversa e da Fermignano per oltre Fano e viceversa verranno effettuati e tassati per la via domandata dallo speditore sul documento di trasporto e in mancanza per la via più economica. La presentazione di un solo esemplare del documento di trasporto equivale alla domanda di inoltro sulle linee esclusive delle F. S.

Non possono effettuarsi:

a) spedizioni in servizio cumulativo da oltre Fano per oltre Fermignano e viceversa;

b) rispedizioni per disposizioni delle parti o con ricarteggio d'ufficio, determinanti il transito sulla linea Fano-Fermignano.

TARIFFE.

Tariffe applicabili. — Le tariffe generali e speciali e relative condizioni in vigore sulle ferrovie dello Stato, (edizione 1 luglio 1916) con le quote di correzione di cui l'allegato n. 21 all'ordine di servizio n. 193-1916, fatta eccezione per i trasporti di grano, granoturco, farine e semolini per i quali sono da computare le quote di correzione di cui l'allegato 7 all'ordine di servizio n. 122-1916.

Le dette tariffe sono da applicarsi sul percorso separato.

Tariffe speciali n. 1 e 11 grande velocità. — Sono da applicare i prezzi seguenti, che comprendono la sopratassa di stazione e la quota di correzione:

tariffa speciale n. 1 per le spedizioni fino a kg. 10 . . . . L. 0,35
» » » da oltre 10 fino a 20 kg. » 0,60
tariffa speciale n. 11 per le spedizioni fino a kg. 10 . . . . » 0,35
» » » da oltre 10 fino a 20 kg. » 0,55

Nomenclatura e classificazione delle merci a P. V. — Quelle in vigore sulle ferrovie dello Stato.

Diritto fisso. — *Con le ferrovie dello Stato:* metà di quello stabilito dalle rispettive tariffe a favore delle ferrovie dello Stato e metà a favore della ferrovia Fano-Fermignano.

Con le altre Amministrazioni secondarie: vedasi per quanto concerne l'altra Amministrazione corrispondente il rispettivo prospetto, salvo l'applicazione del diritto fisso supplementare a favore della rete dello Stato quale Amministrazione intermedia.

Carico e scarico. — Per le operazioni di carico e scarico valgono le norme in vigore sulle ferrovie dello Stato: per ognuna di dette operazioni eseguita dalle parti viene concesso l'abbuono di lire 0.50 per tonnellata.

Tasse minime. — Si applicano per intero con l'aumento di centesimi 10 eccezione fatta di quella della tariffa speciale n. 9 g. v. (giornali), la quale è stabilita in lire 0,45.

Concessioni speciali. — Applicabili in servizio cumulativo.

Regolamento trasporti militari. — Applicabile in servizio cumulativo.

Servizio cumulativo ferroviario-marittimo. — Ammesso per i trasporti fruenti delle tariffe speciali n. 1 e 11 grande velocità.

Convenzione di Berna. Non ammessa.

Allegato **B** *all' Ordine di servizio n. 8 - 1917.*

Prezzi da riscuotersi per il percorso FANO-FERMIGNANO pel trasporto dei viaggiatori e dei bagagli in base alle concessioni speciali ed al regolamento pei trasporti militari.

STAZIONI	FERROVIA alla quale appartengono	TRANSITI punti di allacciamento con la rete dello Stato	Distanze dai transiti Km:	Tariffa differenziale B 1. classe	Tariffa differenziale B 2. classe	Tariffa differenziale B 3. classe	Tariffa speciale per operai 3. classe	Tariffa militare – pei trasporti soggetti a tassa di bollo 1. classe	Tariffa militare – pei trasporti soggetti a tassa di bollo 2. classe	Tariffa militare – pei trasporti soggetti a tassa di bollo 3 classe	Tariffa militare – pei trasporti esenti da tassa di bollo 1. classe	Tariffa militare – pei trasporti esenti da tassa di bollo 2. classe	Tariffa militare – pei trasporti esenti da tassa di bollo 3. classe	Bagagli – Base per tonnellata divisibile ai 10 in 10 chilog. – pei trasporti soggetti a tassa di bollo	Bagagli – Base per tonnellata divisibile ai 10 in 10 chilog. – pei trasporti esenti da tassa di bollo
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
Cuccurano	Metaurense	Fano	9	1.—	0.70	0.45	0.40	0.45	0.35	0.20	0.45	0.35	0.20	2.6081	2.5386
		Fermignano	35	3.85	2.65	1.70	1.40	1.65	1.15	0.75	1,60	1.10	0.75	10.1429	9.8761
Cartoceto Lucrezia.	id.	Fano	13	1.45	1.—	0.65	0.50	0.65	0.45	0.35	0.65	0.45	0.35	3.7674	3.6683
		Fermignano	31	3.40	2.35	1.50	1.25	1.45	1.—	0.65	1.40	0.95	0.65	8 9805	8.7474
Saltara.	id.	Fano	16	1.75	1.20	0.85	0.65	0.75	0.50	0.40	0.75	0.50	0.40	4.6368	4.5027
		Fermignano	29	3.20	2.20	1.45	1.15	1.35	0.95	0.65	1.35	0.90	0.65	8.4041	8.1830
Serrungarina.	id.	Fano	19	2.10	1.45	0.95	0.75	0.90	0.65	0.45	0.90	0.65	0 45	5.5062	5.3613
		Fermignano	25	2.75	1.90	1.25	1.—	1.15	0.85	0.50	1.15	0.75	0.50	7.2449	7.0543
Montefelcino.	id.	Fano	22	2.45	1.70	1.10	0.90	1.—	0.70	0.45	1.—	0.70	0.45	6.3755	6.2078
		Fermignano	22	2.45	1.70	1.10	6.90	1.—	0.70	0.45	1.—	0.70	0.45	6.3755	6.2078
Fossombrone.	id.	Fano	27	2.95	2 —	1.35	1.10	1.25	0.90	0.60	1.20	0.85	0.60	7.8245	7.6187
		Fermignano	17	1.90	1.35	0.85	0.70	0.85	0.60	0.40	0 75	0.60	0.40	4.9266	4.8212
Calmazzo.	id.	Fano	33	3 65	2.50	1.65	1.35	1.50	1.10	0.70	1.50	1.—	0.70	9.5633	9.3117
		Fermignano	11	1.25	0.90	0.60	0.45	0.50	0.40	0.25	0.50	0.40	0.25	3.1878	3.1039
Canavaccio	id.	Fano	38	4.15	2.85	1.90	1.50	1 75	1.20	0.85	1.70	1.20	0.85	11.0123	10.7216
		Fermignano	6	0.70	0.50	0.35	0.25	0.35	0.20	0.15	0.35	0.20	0.15	1 7388	1.6931

Tassa minima per spedizione. — Pel trasporto di bagagli: Per le concessioni speciali A e IX L. 0.85.
» » » » — Pei trasporti militari soggetti a tassa di bollo L. 0.65.
» » » » — Per la concessione speciale B e pei trasporti militari esenti da tassa di bollo L. 0.60.

Allegato **C** *all'Ordine di servizio N. 8 - 1917.*

Elenco delle corrispondenze fra le stazioni delle ferrovie dello Stato e quelle della linea Fano-Fermignano, ammesse al servizio cumulativo per il trasporto dei viaggiatori a tariffa ordinaria.

Dalle sottoindicate stazione delle ferrovie dello Stato e viceversa	A ciascuna delle sottoindicate stazioni della linea Fano- Femignano e viceversa	Transito	Biglietti di corsa sempl.			Biglietti di andata e ritorno		
			I	II	III	I	II	III
Ancona	Cuccurano	Fano	*	*	*	*	*	*
Bologna	Cartoceto-Lucrezia	id.	*	*	*	*	*	*
Cattolica	Saltara-Calcinelli	id.	*	*	*	*	*	*
Falconara	Serrungarina-Tavernelle	id.	*	*	*	—	—	—
Pésaro	Montefelc.-Isola del Piano	id.	*	*	*	*	*	*
Riccione	Fossombrone	id.	*	*	*	—	—	—
Rimini	Calmazzo	id.	*	*	*	*	*	*
Senigallia	Canavaccio	id.	*	*	*	*	*	*

N.B. — Gli asterischi indicano i biglietti in distribuzione.

Allegato **D** *all'Ordine di servizio N. 8 - 1917.*

Linea Fano - Fermignano

Il servizio cumulativo per il trasporto dei bagagli, cani e velocipedi è limitato alle sole corrispondenze per le quali esistono in vendita presso le stazioni interessate i relativi biglietti in servizio cumulativo a destinazione fissa.

Dal transito di Fano alle seguenti stazioni e viceversa	chilometri	BAGAGLI prezzo per chilogrammi 10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	Oltre 100 kg. — prezzo per tonn. (1)		Cani — prezzo per capo (1)		Velocipedi (1)	
Cuccurano	9	0.85	0.85	0.85	0.85	0.85	0.85	0.85	0.85	0.85	0.85	5	217	—	31	0	85
Cartoceto-Lucrezia . .	13	0.85	0.85	0.85	0.85	0.85	0.85	0.85	0.85	0.85	0.85	7	535	—	43	—	85
Saltara	16	0.85	0.85	0.85	0.85	0.85	0.85	0.85	0.85	0.85	0.95	9	274	—	49	—	85
Serrungarina	19	0.85	0.85	0.85	0.85	0.85	0.85	0.85	0.85	1 —	1.15	11	013	—	61	—	85
Montefelcino	22	0.85	0.85	0.85	0.85	0.85	0.85	0.85	1.05	1.15	1.30	12	751	—	67	—	85
Fossombrone	27	0,85	0.85	0.85	0.85	0.85	- 95	1.10	1.30	1.45	1.60	15	649	—	79	—	85
Calmazzo	33	0.85	0.85	0.85	0.85	1 —	1.15	1.35	1.55	1.75	1.95	19	127	—	90	—	85
Canavaccio	38	0.85	0.85	0.85	0.85	1.15	1.35	1.55	1.80	2 —	2.25	22	025	1	15	—	85
Dal transito di *Fermignano* alle seguenti stazioni e viceversa.																	
Cuccurano	35	0.85	0.85	0.85	0.85	1.05	1.25	1.45	1.65	1.85	2.05	20	286	1	03	0	85
Cartoceto-Lucrezia	31	0.85	0.85	0.85	0.85	0.85	1.05	1.30	1.45	1.65	1.80	17	968	—	85	—	85
Saltara	29	0.85	0.85	0.85	0.85	0.85	1.05	1.20	1.35	1.55	1.70	16	712	—	85	—	85
Serrungarina	25	0.85	0.85	0.85	0.85	0.85	0.85	1.05	1.20	1.35	1.45	14	490	—	73	—	85
Montefelcino	22	0.85	0.85	0.85	0.85	0.85	0.85	0.85	1.05	1.15	1.30	12	751	—	67	—	85
Fossombrone	17	0.85	0.85	0.85	0.85	0.85	0.85	0.85	0.85	0.85	1 —	9	854	—	55	—	85
Calmazzo	11	0.85	0.85	0.85	0.85	0.85	0.85	0.85	0.85	0.85	0.85	6	376	—	37	—	85
Canavaccio	6	0.85	0.85	0.85	0.85	0.85	0.85	0.85	0.85	0.85	0.85	3	474	—	19	—	85

(1) Tassa minima — Bagagli: per spedizione L. 0.85.
» » Cani: » » » 0.85.
» « Velocipedi » macchina » 0,85,

ALBO D'ONORE DEI MORTI PER LA PATRIA

MORTI SUL CAMPO DI BATTAGLIA.

- **Urso** Ernesto - manovale avventizio - esercizio ferrovie secondarie (Gruppo Sicilia) - caporal maggiore fanteria - morto il 15 settembre 1916.
- **Montessoro** Giacomo - manovale avventizio - Deposito locomotive Novi - soldato di fanteria - morto il 10 ottobre 1916.

MORTI IN SEGUITO A FERITE RIPORTATE IN GUERRA.

- **Labate** Fortunato - manovale avventizio - stazione Reggio Calabria - soldato di fanteria - morto l'11 giugno 1916.
- **Alessandrelli** Mario - manovale avventizio - Div. Mov. Ancona - caporale di fanteria - morto il 21 ottobre 1916.

(150048) - **Crescentini** Francesco - manovale Divisione Lavori - Genova - soldato di fanteria - morto il 3 novembre 1916.

- **Maddalena** Raffaele - cantoniere avventizio - Sezione Lavori Campobasso - sergente fanteria - morto il 15 dicembre 1916.

MORTI PER MALATTIE CONTRATTE AL CAMPO.

(147770) - **Bertinelli** Ermete - aiutante applicato - Divis. Movimento Bologna - caporale del genio - morto il 2 ottobre 1916.

ANNO X - N. 5 1° FEBBRAIO 1917

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

Parte prima. — Leggi e decreti:

Roma, febbraio 1917 — Tip. Nazionale Bertero di G. Guadagnini e C.

Parte seconda. — Ordini generali, Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata:*

Parte terza. — Ordini di servizio e Circolari *di durata determinata:*

(*Per memoria*).

In appendice:

(*Per memoria*)

Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria:

(*Per memoria*)

Errata-corrige

Tanto sull'indice del Bollettino n. 3-1917 quanto nell'intesto a pagina 12, leggasi che col decreto Luogotenenziale 26 dicembre 1916, n. 1807, il termine indicato è prorogato *al 1° febbraio* 1917 invece dell'11 febbraio.

LEGGE 4 *gennaio* 1917, *n.* 65, *che converte in legge il R. decreto* 31 *gennaio* 1909, *n.* 106, *col quale fu approvata la convenzione per l'esercizio da parte dello Stato della ferrovia a vapore tra la stazione di Desenzano ed il Lago di Garda* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Il Senato e la Camera dei deputati hanno approvato;
In virtù dell'autorità a Noi delegata;
Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

Articolo unico.

È convertito in legge il R. decreto n. 106, del 31 gennaio 1909, col quale fu approvata la convenzione stipulata il 15 gennaio 1909 tra il Governo e la impresa di navigazione sul Lago di Garda per

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 24 gennaio 1917, n. 19.

l' esercizio, a mezzo dell' Amministrazione delle ferrovie dello Stato, del tronco Desenzano-Lago di Garda.

Ordiniamo che la presente, munita del sigillo dello Stato, sia inserta nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a Roma, addì 4 gennaio 1917.

TOMASO DI SAVOIA.

ARLOTTA — CARCANO.

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 21 *dicembre* 1916, *n.* 1835, *col quale è dichiarata opera di pubblica utilità la costruzione di un binario di raccordo fra gli stabilimenti ausiliari della « Società Pietro Maria Ceretti » di Villadossola con la stazione ferroviaria locale* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Vista la legge 25 giugno 1865, n. 2359, sull'espropriazione per causa di pubblica utilità;

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 15 gennaio 1917, n. 11.

Vista la legge 18 dicembre 1879, n. 5188, che approva alcune modificazioni a quella citata;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato per gli affari della guerra;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico.

È dichiarata opera di pubblica utilità la costruzione di un binario di raccordo fra gli stabilimenti ausiliari della Società anonima industriale « Pietro Maria Ceretti » di Villadossola con la stazione ferroviaria locale.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 21 dicembre 1916.

TOMASO DI SAVOIA.

MORRONE.

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 21 *dicembre* 1916, *n.* 1836, *col quale la dichiarazione di utilità pubblica contenuta nel decreto Luogotenenziale* 26 *ottobre* 1916, *n.* 1523, *è rettificata nel senso che deve intendersi fatta per la costruzione di un raccordo ferroviario fra i binari di ricovero della stazione delle ferrovie dello Stato di Greco-Milanese e l'adiacente stabilimento della società italiana Ernesto Breda* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Vista la legge 25 giugno 1865, n. 2359, sull'espropriazione per causa di pubblica utilità;

Vista la legge 18 dicembre 1879, n. 5188, che approva alcune modificazioni a quella citata;

Visto il decreto Luogotenenziale 26 ottobre 1916, n. 1523 (pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* del 18 novembre 1916, n. 271) col quale è stata dichiarata opera di pubblica utilità la costruzione di un raccordo ferroviario tra i binari di ricovero in Sesto San Giovanni (provincia di Milano) e l'adiacente stabilimento della società italiana Ernesto Breda;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato per gli affari della guerra;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico.

La dichiarazione di pubblica utilità contenuta nel su richiamato decreto Luogotenenziale è rettificata nel senso che deve inten-

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 15 gennaio 1917, n. 11.

---

dersi fatta per la costruzione di un raccordo ferroviario fra i binari di ricovero della stazione delle FF. SS. di Greco Milanese (provincia di Milano) e l'adiacente stabilimento della società italiana Ernesto Breda.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 21 dicembre 1916.

TOMASO DI SAVOIA.

MORRONE

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

DECRETO-LEGGE LUOGOTENENZIALE 4 *gennaio* 1917, *n.* 18, *col quale nello stato di previsione del Ministero per i trasporti marittimi e ferroviari per l'esercizio finanziario* 1916-17 *lo stanziamento del capitolo n.* 53 *è aumentato di L.* 30.000; *e di egual somma è diminuito lo stanziamento del capitolo n.* 36 (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;
Vista la legge 24 dicembre 1916, n. 1738;
Udito il Consiglio dei ministri;

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 15 gennaio 1917, n. 11.

Sulla proposta del ministro segretario di Stato per il tesoro, di concerto con quello per i trasporti marittimi e ferroviari;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Nello stato di previsione del Ministero per i trasporti marittimi e ferroviari per l'esercizio finanziario 1916-17, lo stanziamento del capitolo n. 53 «Spese per il funzionamento della Commissione centrale per il traffico marittimo ecc. », è aumentato di lire trentamila (L. 30,000) e di eguale somma è diminuito lo stanziamento del capitolo n. 36 « Compenso di navigazione alle navi di carico nazionale, ecc. ».

Questo decreto sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 4 gennaio 1917.

TOMASO DI SAVOIA.

BOSELLI — CARCANO — ARLOTTA.

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 4 *gennaio* 1917, *n.* 52, *relativo alle riduzioni di tariffa a favore dei trasporti dei cereali e delle loro farine* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Vista la legge 22 maggio 1915 n. 671, che conferisce al Governo del Re poteri straordinari durante la guerra;

Visti il R. decreto 31 gennaio 1915, n. 50, ed i Nostri decreti 20 giugno 1915; n. 893; 24 giugno 1915, n. 931; 22 agosto 1915, numero 1265; 21 novembre 1915, n. 1664; 2 gennaio 1916, n. 14; 1 giugno 1916, n. 684 e 29 giugno 1916, n. 858, relativi alle facilitazioni di tariffa concesse per i trasporti di cereali;

Visto il Nostro decreto 3 settembre 1916, n. 1164, col quale fu sospesa l'applicazione di talune tariffe ferroviarie;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato per i trasporti marittimi e ferroviari, di concerto con quelli di agricoltura e del tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

La validità del provvedimento di cui l'art. 1 del Nostro decreto 24 giugno 1915, n. 931, concernente il ribasso del cinquanta per cento sulle tariffe ferroviarie per i trasporti a vagone completo di frumento e di granoturco e delle loro farine (compresi i semo-

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 22 gennaio 1917, n. 17.

lini) anche di provenienza estera, e del provvedimento di cui l'articolo 2 del Nostro decreto 29 giugno 1916, n. 858, relativo alla tariffa per i trasporti di frumento e di farina di frumento effettuati tra scali del Regno sulle linee di navigazione sovvenzionate, è prorogata fino al trentuno gennaio millenovecentodiciassette.

Art. 2.

In conformità dell'art. 2 del Nostro decreto 3 settembre 1916, n. 1164, a cominciare dal primo febbraio millenovecentodiciassette, l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato è autorizzata a sospendere pei trasporti in servizio interno e cumulativo italiano l'applicazione delle seguenti tariffe:

1° tariffa speciale a p. v. n. 101, serie B.;

2° tariffa locale a p. v. n. 201;

3° tariffa eccezionale a p. v. n. 1051, serie B.;

4° tariffa locale interna sicula a p. v. n. 212.

A cominciare dalle date che verranno stabilite di volta in volta dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, in relazione agli accordi con le Amministrazioni ferroviarie estere, sarà pure sospesa nel servizio cumulativo internazionale l'applicazione dei prezzi della tariffa eccezionale n. 1 a p. v. valevoli per i trasporti in partite di almeno 50 tonnellate.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 4 gennaio 1917.

TOMASO DI SAVOIA.

BOSELLI — ARLOTTA — RAINERI — CARCANO

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

DECRETO LEGGE LUOGOTENENZIALE 7 *gennaio* 1917, *n.* 35, *recante provvedimenti straordinari per la coltivazione delle miniere di combustibili fossili* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato per l'agricoltura, di concerto con i ministri della grazia e giustizia, del tesoro, della guerra, dei lavori pubblici, dell'industria, commercio e lavoro e dei trasporti marittimi e ferroviari;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Le attribuzioni del Governo relativamente alle miniere di combustibili fossili, oli minerali e gas idrocarburati, sono esercitate da un Comitato composto dai sottosegretari di Stato dell'agricoltura, delle munizioni e dei lavori pubblici.

Il Comitato ha sede presso il Ministero di agricoltura e per l'esercizio delle sue attribuzioni si avvale del personale degli uffici delle miniere, dei RR. Circoli di ispezione delle ferrovie, del Genio civile e del Segretariato delle munizioni.

Il Comitato delibera con l'intervento di almeno due dei suoi componenti.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 19 gennaio 1917, n. 15.

Art. 2.

I proprietari dei fondi, i concessionari ed esercenti di miniere e loro dipendenti debbono fornire le informazioni richieste dai funzionari autorizzati dal Comitato a visitare i fondi e ad ispezionare le miniere.

La Direzione generale delle ferrovie di Stato e le Direzioni dei mezzi di trasporto a trazione meccanica concessi all'industria privata debbono corrispondere alle richieste del Comitato per organizzare il trasporto dei prodotti delle miniere, dei mezzi di lavoro e del personale necessario all'impianto ed all'esercizio delle intraprese.

Art. 3.

Le autorizzazioni per le ricerche di combustibili, olii minerali. e gas idrocarburati sono accordate con deliberazione del Comitato che può stabilire anche la prestazione di congrua cauzione per gli eventuali risarcimenti di danni.

Art. 4.

I possessori di fondi compresi nel perimetro cui si riferisce l'autorizzazione del Comitato non possono opporsi ai lavori di ricerca ed hanno soltanto diritto al risarcimento dei danni verso chi è stato autorizzato alla ricerca.

Gli scopritori, quando, accertato ed ammesso dal Comitato il risultato delle ricerche, non ottengono la concessione o la licenza, hanno diritto soltanto ad avere, da chi consegue la concessione o la licenza, il rimborso delle spese ed un premio a titolo di rimunerazione personale.

Art. 5.

Accertata la convenienza della coltivazione, il Comitato, nel caso di cui all'ultima parte dell'art. 7, invita il proprietario del

fondo od i proprietari dei fondi in cui il giacimento si trova a presentare la domanda per la relativa licenza nel termine che sarà da esso stabilito.

Nel caso in cui diversi proprietari presentino domanda, il Comitato l'invita a costituirsi in Società in un termine stabilito, decorso il quale senza che la costituzione della Società abbia avuto luogo, accorda la licenza al proprietario che, a suo giudizio insindacabile, sia meglio in grado di esercitare l'intrapresa.

Qualora nessuna domanda sia presentata od i lavori non sieno iniziati nel termine stabilito, o non ricorra il caso di cui all'ultima parte dell'art. 7, il Comitato accorda la facoltà di coltivare la miniera, a chi, a suo giudizio insindacabile, ha i requisiti ed i mezzi necessari per l'esercizio della intrapresa.

La durata della concessione o licenza è determinata nei relativi atti.

Il Comitato può anche provvedere direttamente alla coltivazione della miniera.

Art. 6.

Le miniere, la cui concessione fu già revocata con decreto trascritto all'ufficio delle ipoteche, possono senz'altro essere oggetto di nuova concessione o licenza.

In tali casi, come nei casi tutti di revoca o di decadenza, il Comitato:

a) determina quale parte degli impianti e dei macchinari esistenti debba essere considerata pertinenza della miniera;

b) dispone la vendita all'asta della minera e relative pertinenze subentrando l'acquirente in tutti gli obblighi stabiliti a carico del concessionario dall'atto stesso di concessione e dal presente decreto;

c) stabilisce le cautele e garanzie dei diritti dei terzi ed i criteri per la determinazione dei compensi a carico del nuovo assuntore per le pertinenze quando proceda a nuova concessione o licenza, prescindendo dalla vendita all'asta.

Art. 7.

Quando la miniera sia accordata ad altri, il proprietario del fondo in cui essa si trova ha diritto di richiedere:

a) il risarcimento dei danni, se l'esercizio della miniera non è di ostacolo alla coltivazione del suolo;

b) l'espropriazione del terreno occupato, se la estrazione ha luogo in scoperta, ovvero se i danni sono tali da sottrarre il fondo alla coltura per tutta la durata dell'esercizio della miniera.

Nelle regioni nelle quali la legislazione vigente anteriormente al presente decreto attribuiva al proprietario del fondo il diritto al sottosuolo nei riguardi minerari, il proprietario stesso, quando non abbia avuto luogo l'espropriazione, può pretendere un annuo canone per diritto di cava, in rapporto alla quantità di minerale affettivamente e presuntivamente estratta nell'anno.

Art. 8.

Chi ha ottenuto la concessione o licenza è obbligato:

a) ad iniziare e compiere i lavori nei termini stabiliti nell'atto di concessione o di licenza;

b) ad esercitare la miniera con tutti i mezzi prescritti;

c) a compiere quanto occorre per raggiungere nell'esercizio della minera il grado di rendimento stabilito nell'atto di concessione o di licenza o prescritto dal Comitato;

d) ad osservare ogni altra condizione della concessione o licenza.

Art. 9.

Per tutti gli esercenti indistintamente, nonostante ogni contraria disposizione degli atti di concessione o licenza, e delle leggi e regolamenti anteriori al presente decreto, il Comitato ha facoltà:

a) di fare eseguire le opere necessarie per accrescere il rendimento della miniera, con l'aumento di personale, quando disponibile, e con modifica dei turni di lavoro e di riposo settimanale

anche in deroga delle vigenti leggi sul riposo settimanale e festivo;

b) di determinare i centri di consumo che da ciascuna miniera debbono essere serviti;

c) di prelevare una precentuale dei prodotti, a prezzi concordati, o provvisoriamente stabiliti dal Comitato, per pubblici servizi e per l'esercizio delle bonifiche.

Art. 10.

Non adempiendosi dall'esercente ad uno degli obblighi di cui all'art. 8 ed alle ingiunzioni di cui alla lettera *a*) dell'articolo precedente, il Comitato ha facoltà insindacabile di provvedere di ufficio in tutto o in parte all'esercizio della miniera o di pronunciare la decadenza della concessione o della licenza.

Le spese per la esecuzione di ufficio sono a carico di chi ottenne la concessione o la licenza, e vengono rimborsate coi privilegi e nelle forme stabilite per la riscossione delle pubbliche imposte.

Art. 11.

Quando se ne mostri la necessità per il regolare e completo sfruttamento della miniera, il Comitato può consentire all'esercente d'immettersi nei fondi contingui, salvo ai proprietari dei fondi stessi il diritto al risarcimento dei danni o all'espropriazione a norma dell'articolo 7.

Il Comitato stabilisce:

a) quali norme sieno da osservarsi a garanzia dei terzi, determinando anche se l'esercente debba prestare cauzione, quando occorra inoltrarsi con scavi, pozzi o gallerie sotto cave, fabbriche, luoghi abitati, corsi d'acqua e sotto lavori di miniere concesse ad altri;

b) quali disposizioni della legge 30 marzo 1893, n. 184, e con quali modifiche, debbano essere osservate per la polizia delle miniere di combustibili fossili, di olii minerali e gas idrocarburati.

Art. 12.

Il Comitato ha facoltà con propri decreti:

a) di dichiarare di pubblica utilità, ad ogni effetto della legge 25 giugno 1865, n. 2359, le opere occorrenti per il regolare e completo sfruttamento delle miniere e per il deposito e trasporto dei prodotti;

b) di ordinare ai sensi dell'art. 71 della legge stessa, l'occupazione d'urgenza dei beni immobili occorrenti per l'esecuzione delle opere di cui al precedente articolo;

c) di determinare provvisoriamente le indennità e disporne il deposito, ai sensi ed agli effetti dell'articolo 72 di detta legge, nei casi di cui al precedente capoverso.

Art. 13.

Non possono avere effetto, senza previa autorizzazione del Comitato, le vendite e cessioni delle concessioni o delle licenze o di tutta la miniera o di parte di essa.

Nei casi di divisione ereditaria, i lavori di coltivazione debbono essere sottoposti ad unica direzione.

Art. 14.

Per la costruzione di ferrovie private di 1ª e di 2ª categoria, e dei binari di raccordo occorrenti per l'esercizio delle miniere, l'autorizzazione e la concessione sono date con deliberazione del Comitato, indipendentemente dall'osservanza delle formalità prescritte dal testo unico di legge 9 maggio 1912, n. 1447, previo deposito della indennità presumibilmente spettante ai proprietari dei fondi espropriati e sui quali si costituisce la servitù di passaggio.

Art. 15.

In mancanza di accordo la determinazione della entità e delle conseguenze dei danni, degli indennizzi e compensi, delle spese, dei premi, dei prezzi, dei canoni e delle quantità indicati negli articoli 4, 6, 7, 9, 11, 12, e 14, è stabilito da un Collegio di arbitri, nominati uno per ciascuna delle parti, ed il terzo dal Comitato.

Nel caso di cui all'ultimo capoverso dell'art. 5, il terzo arbitro è nominato dal presidente del Consiglio di Stato.

Le controversie fra concessionario ed amministrazione pubblica sono definite da un Collegio di tre arbitri nominati uno dal concessionario, uno dal Comitato ed il terzo dal presidente del Consiglio dei minstri.

I Collegi arbitrali decidono come amichevoli compositori.

Art. 16.

Le concessioni di allacciamento di bacini minerari a ferrovie in esercizio e della relativa sovvenzione a norma dell'art. 7 del decreto Luogotenenziale 3 settembre 1916, n. 1250, sono accordate con decreto dei ministri dei lavori pubblici, dei trasporti e del tesoro, su parere del Comitato, prescindendo da ogni altra istruttoria stabilita dalle leggi e dai regolamenti vigenti.

Il termine di cui a detto art. 7 è prorogato a tutta la durata della guerra.

Del pari, con decreto del ministro dei lavori pubblici, indipendentemente da ogni altra formalità, possono essere accordati anche pei servizi di trasporto dei combustibili fossili con autocarri o con filovie, e per località non congiunte o non servite sufficientemente da ferrovie o tramvie, i sussidi di cui agli articoli 276, 277 e 278 del testo unico di legge 9 maggio 1912, n. 1447.

Art. 17.

Per la coltivazione delle torbe, il Comitato può prefiggere un termine ai proprietari dei fondi, trascorso il quale infruttuosa-

mente, può autorizzare la coltivazione stessa a chi ne faccia domanda con le stesse norme e garanzie stabilite nei precedenti articoli per la concesisone delle miniere, in quanto sieno applicabili.

Art. 18.

Le infrazioni alle disposizioni del presente decreto ed alle ingiunzioni del Comitato sono punite con l'ammenda da L. 50 a L. 1000.

Art. 19.

La Commissione centrale e le Commissioni provinciali istituite con decreto Luogotenenziale 21 dicembre 1916, tengono conto. nella distribuzione dei carboni, delle quantità disponibili di altri combustibili fossili utilizzabili nelle singole industrie.

Di ciascuna Commissione fa parte un delegato del Comitato.

Art. 20.

Alle spese in dipendenza del presente decreto il Comitato provvede coi fondi stanziati ai capitoli 168 e 171 dello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici, per l'esercizio corrente, ed ai corrispondenti per l'esercizio 1917-918.

Gli stanziamenti dei suddetti capitoli nn. 168 e 171 dello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1916-1917 sono aumentati rispettivamente della somma di L. 500.000 e di L. 100.000 contro diminuzione di L. 200.000 dello stanziamento di ciascuno dei capitoli nn. 141, 145 e 147 del medesimo stato di previsione per l'esercizio 1917-918.

Coi fondi si provvede anche alle spese per gli esperimenti necessari per la sostituzione del carbon fossile e della benzina con prodotti secondari e con altri combustibili di produzione nazionale.

Art. 21.

Alle leggi ed ai regolamenti relativi alle cave e miniere sono sostituiti, nei riguardi dei combustibili fossili, degli olii minerali e dei gas idrocarburati, le disposizioni del presente decreto, fermo restando quanto è stabilito nella legge 19 marzo 1911, n. 250, per i premi a coloro che fanno ricerche di petrolio.

Art. 22.

Il presente decreto sarà presentato al Parlamento per la sua conversione in legge, ed entrerà in vigore il giorno successivo alla sua publicazione nella *Gazzetta ufficiale,* e le relative disposizioni avranno effetto sino a sei mesi dopo la pubblicazione della pace, ferme rimanendo le concessioni e licenze accordate.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 7 gennaio 1917.

TOMASO DI SAVOIA.

BOSELLI — RAINERI — SACCHI — CARCANO — MORRONE — BONOMI — DE NAVA — ARLOTTA.

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 11 *gennaio* 1917, *n.* 51, *che disciplina il noleggio di navi di bandiera neutrale* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata e dei poteri straordinari conferiti al Governo del Re con la legge 22 maggio 1915, n. 671;

Riconosciuta l'urgenza di emanare provvedimenti intesi a disciplinare in Italia i noleggi delle navi di bandiera estera, previ accordi intervenuti coi Governi alleati;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro per i trasporti marittimi e ferroviari, di concerto con il ministro per gli affari esteri;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

È fatto divieto a chiunque di entrare o di offrire di entrare in trattative, dirette od indirette, nell'interesse proprio o di altri, senza la preventiva autorizzazione del Ministero per i trasporti marittimi e ferroviari (Commissione centrale per il traffico marittimo), quando tali trattative abbiano per oggetto:

a) noleggi sia a tempo (*time-charter*) sia a viaggio isolato, di qualsiasi nave di bandiera estera, o comunque l'uso di alcuna di tali navi per il trasporto di quantità di merci eccedenti il peso

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 19 gennaio 1917, n. 15.

di 1000 tonnellate da o per qualsiasi porto dello Stato e colonie o degli Stati esteri alleati e loro colonie, protettorati dominî;

b) l'aquisto all'estero di merci eccedenti il peso di 1000 tonnellate allorquando nel prezzo pattuito sia incluso anche il nolo (*contratti cif*).

Art. 2.

I contratti fatti in contravvenzione alle predette disposizioni sono privi di qualsiasi efficacia giuridica.

Art. 3.

Il presente decreto andrà in vigore dal giorno 12 gennaio 1917.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 11 gennaio 1917.

TOMASO DI SAVOIA.

BOSELLI — ARLOTTA — SONNINO.

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 25 *gennaio* 1917, *n.* 93, *che modifica l'articolo* 12 *lettera* b) *del decreto legge Luogotenenziale* 7 *gennaio* 1917, *n.* 35 (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;
Udito il Consiglio dei ministri;
Sulla proposta del ministro segretario di Stato per l'agricoltura, di concerto con i ministri della grazia e giustizia, del tesoro, della guerra, dei lavori pubblici, dell'industria, commercio e lavoro e dei trasporti marittimi e ferroviari;
Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1

Nell'art. 12 lettera *b*) del Nostro decreto 7 gennaio 1917, n. 35, alle parole « di cui al precedente articolo » sono sostituite le parole « di cui al precedente capoverso ».

Art. 2.

Il presente decreto sarà presentato al Parlamento per la sua conversione in legge unitamente al precitato Nostro decreto ed

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 29 gennaio 1917, n. 23.

entrerà in vigore stesso della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 25 gennaio 1917.

TOMASO DI SAVOIA.

BOSELLI — RAINERI — SACCHI — CARCANO — MORRONE — BONOMI — DE NAVA — ARLOTTA.

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

DECRETO MINISTERIALE 7 *gennaio* 1917, *che ordina il censimento delle scorte di carbone fossile e di coke a disposizione delle aziende industriali e commerciali e del loro fabbisogno* (1).

IL MINISTRO

PER L'INDUSTRIA, IL COMMERCIO E IL LAVORO.

Visto l'art. 3 del decreto Luogotenenziale 21 dicembre 1916, n. 1737;

DECRETA:

Art. 1.

È ordinato il censimento delle scorte di carbon fossile e di coke a disposizione delle aziende industriali e commerciali e del loro fabbisogno.

Art. 2.

Gli esercenti di aziende industriali che consumano fossile e coke dovranno dichiarare:

a) nome e cognome o ditta o ragione sociale dell'esercente;

b) genere d'industria esercitata;

c) scorta di carbone posseduta, distinguendo la quantità di carbone da vapore, da gas, da fonderia (tipo plints), di antracite, di coke da gas, di coke da fornaci e di coke metallurgico e distinguendo le quantità esistenti nei propri stabilimenti da quelle depositate in loro nome nelle chiatte e sulle banchine nei porti;

d) fabbisogno minimo per l'ultima decade di gennaio e per

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 8 gennaio 1917, n. 5.

i mesi di febbraio e marzo effettivamente indispensabile all'industria distintamente per le voci anzidette.

Dato che nell'azienda sia temporaneamente sospeso in tutto od in parte l'impiego del carbone fossile o del coke, dovrà altresì dichiararsi il combustibile surrogato, la scorta esistente ed il fabbisogno mensile.

Art. 3.

I commercianti di carbone fossile o di coke dovranno dichiarare:

a) nome e cognome o ditta o ragione sociale dell'azienda;

b) quantità di scorta di carbone posseduta, distinguendo le qualità come è detto alla lettera *c*) dell'articolo precedente, e per ciascuna qualità il carbone ancora disponibile da quello ceduto a consumatori o commercianti;

c) luoghi di deposito del combustibile specificando le partite depositate sulle chiatte e sulle banchine nei porti.

Art. 4.

Gli esercenti aziende industriali e negozianti di carbone dovranno inoltre dichiarare colle stesse modalità, ma separatamente le quantità di carbone in corso di ricevimento da piroscafi già arrivati in porto alla data del censimento, nonchè i quantitativi viaggianti su carri ferroviari.

Le quantità ancora da sbarcare dovranno essere dichiarate dal consumatore, se ha provveduto direttamente all'importazione, dal negoziante se l'importazione e il rivimento avvengano a sua cura.

Le spedizioni viaggianti per ferrovia dovranno essere dichiarate dai destinatari in base agli avvisi di spedizione ricevuti.

Gli industriali che abbiano avuto concessioni di carboni dalle ferrovie o dal Sottosegretariato di Stato per le armi e munizioni dovranno dichiarare le quantità non ancora ricevute.

Art. 5.

Le dichiarazioni di cui ai precedenti articoli devono essere fatte alla sera del 19 gennaio 1916 ed inviate il giorno successivo:

a) dagli stabilimenti ausiliari ed assimilati ai Comitati regionali di mobilitazione industriale;

b) per gli industriali liberi e per i commercianti dell' interno ai competenti Circoli dell'Ispettorato dell'industria e del lavoro, eccetto che per la Sicilia e per le provincie di Catanzaro e di Reggio Calabria per le quali le dichiarazioni saranno invece inviate alle competenti Commissioni provinciali istituite a norma dell'art. 4 del decreto-legge 21 dicembre 1916, n. 1737;

c) per gli importatori e i commercianti residenti nei porti alle Commissioni portuarie di cui all'art. 1 del citato decreto.

Art. 6.

Gli industriali e i commercianti che si trovino nelle condizioni previste dagli articoli 2 e 3 debbono richiedere entro il 15 gennaio agli uffici indicati al precedente articolo i questionari per il censimento ordinato col presente decreto, da restituirsi entro il 20 gennaio debitamente riempiti.

Art. 7.

Chiunque ometta di fare le prescritte denuncie nel termine stabilito o lo faccia inesattamente, è punito con la reclusione fino ad un anno e con la multa fino a L. 5000, a norma dell'art. 16 del menzionato decreto Luogotenenziale 21 dicembre 1916, n. 1737.

Roma, 7 gennaio 1917.

Per il ministro

MORPURGO.

DECRETO MINISTERIALE 24 *gennaio* 1917, *che regola il rilascio di biglietti di abbonamento ordinari per percorrenze superiori a* 60 *km.*

IL MINISTRO SEGRETARIO DI STATO

PER I TRASPORTI MARITTIMI E FERROVIARI

Visto l'art. 1, punto 8°, del decreto Luogotenenziale 11 gennaio 1917, n. 53, che autorizza l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato ad adottare, su tutte le linee da essa esercitate, speciali provvedimenti;

Decreta:

Art. 1.

Per ottenere il rilascio dei biglietti di abbonamento ordinari e di quelli a tariffa locale n. 8 per percorrenze superiori a 60 km. sulle ferrovie dello Stato, i viaggiatori di commercio dovranno allegare alla domanda del biglietto:

1° una dichiarazione, vistata dall'autorità politica, della ditta, impresa o società commerciale per cui l'abbonando agisce, dalla quale risulti che questi viaggia per conto di essa ditta, impresa o società e per ragioni di commercio;

2° un certificato della Camera di commercio del distretto in cui trovasi la sede della ditta, impresa o società commerciale, attestante la regolare iscrizione di essa nel registro delle ditte. Tale certificato non sarà richiesto agli agenti dipendenti dall'Istituto nazionale delle assicurazioni o da altri Istituti di Stato aventi carattere commerciale, per i quali basterà la dichiarazione di cui al n. 1 rilasciata dal legale rappresentante dell'Istituto.

Le stesse disposizioni valgono per i viaggiatori di commercio che vogliano ottenere la rinnovazione dei loro biglietti di abbonamento ordinari e di quelli a tariffa locale n. 8 con percorso supe-

riore a km. 60 i quali, a termini della lettera *f)* dell'art. 1 del citato decreto Luogotenenziale, cessano pure di avere validità allo spirare dei tre mesi dalla data di pubblicazione del decreto suddetto.

Il termine per il rilascio dei biglietti di cui sopra è di 10 giorni.

È in facoltà dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato di richiedere, occorrendo, anche una dichiarazione della Unione nazionale dei viaggiatori e rappresentanti di commercio riconosciuta in ente morale agli effetti della Cassa di previdenza con decreto Reale 22 dicembre 1912, n. 1439, la quale attesti che il richiedente l'abbonamento deve essere considerato, a tutti gli effetti, viaggiatore di commercio.

Art. 2.

Se la dichiarazione contemplata nel punto primo dell'articolo precedente risultasse non rispondente al vero, l'Amministrazione avrà il diritto di ritirare il biglietto all'abbonato e di esigere dalla ditta, impresa o società il complemento di prezzo e le soprattasse previsti dall'art. 10 delle tariffe e condizioni pei trasporti. A questo effetto il complemento di prezzo sarà calcolato in una somma uguale alla parte del prezzo pagato, pel biglietto di abbonamento, corrispondente al periodo di tempo per cui il biglietto stesso fu usufruito.

L'Amministrazione rimborserà l'altra parte del prezzo medesimo.

Roma, 24 gennaio 1917.

Il Ministro:
ARLOTTA.

Ordine di servizio N. 9. (C.).

Servizio cumulativo con le ferrovie Salentine, Cancello-Benevento e Varese - Cunardo - Luino.

(Vedi Ordine di servizio n. 184, 193, 206 e 223-1916).

a) — *Ferrovie Salentine.*

Con riferimento al comma *m*) della parte III dell'ordine di servizio n. 184 - 1916, si avverte che, con effetto dal 1° febbraio 1917, le quote di correzione da applicare a favore delle ferrovie Nardò - Tricase - Maglie e Lecce - Francavilla Fontana, con diramazione Novoli - Nardò Centrale, per i trasporti di bestiame a piccola velocità accelerata sono così modificate:

Bestiame

di 1ª, 2ª e 3ª classe	per	capo		L.	0,80
» 4ª	»	»	»	»	0,40
» 5ª	»	»	»	»	0,25
Con un minimo per spedizione di				»	5,00

b) — *Ferrovia Cancello-Benevento.*

In seguito a comunicazioni ricevute dalla ferrovia Cancello-Benevento, si fa presente che per i trasporti in servizio cumulativo non deve essere applicata, per il percorso della detta ferrovia, la soprattassa per le brevi percorrenze di cui l'art. 68-bis delle tariffe.

Di ciò dovrà essere presa nota al punto 23 dell'ordine di servizio n. 122-1916.

---

c) — *Ferrovia Varese-Cunardo-Luino.*

I prezzi relativi al percorso su questa ferrovia da riscuotere per i viaggi in servizio cumulativo in base alla concessione speciale XI sono aumentati, dal 1° febbraio 1917, a:

L. 0,50 per la tratta Varese - Ganna,
» 0,55 » » Varese - Ghirla,
» 0,60 » » Varese - Cunardo.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Circolare N. 6. (C.).

Tassa straordinaria di bollo.

(Vedi Ordine di servizio N. 195-1916).

Con richiamo alle disposizioni contenute nel punto V° dell'ordine di servizio n. 195-1916, si stabilisce che la tassa straordinaria di bollo, anzichè in una unica colonna, venga esposta, da parte delle stazioni che hanno gestioni riunite, *sempre per memoria,* in tre separate colonne dei *riassunti spedizioni* e cioè distintamente per gestione *grande velocità, piccola velocità accelerata e piccola velocità ordinaria.* All'uopo potranno valere le colonne n. 21, 22 e 24 degli attuali riassunti delle spedizioni, Mod. C[1]. 414, per il servizio interno, e C[1]. 420 per il servizio cumulativo italiano, opportunamente intestate a mano, e le colonne n. 26,27 e 29 dei riassunti mod. C[1]. 424 per il servizio internazionale.

Indicazioni analoghe dovranno poi essere riportate, separatamente per gestione, sui rispettivi riepiloghi dei riassunti.

Nulla è variato circa i riassunti arrivi, sui quali le stazioni continueranno ad esporre, in una unica colonna, la tassa di bollo e così pure in un'unica colonna essa dovrà ancora figurare sui

riassunti delle spedizioni del servizio diretto ferroviario-marittimo e cumulativo con la Sardegna, nella considerazione che tutti i detti elaborati debbono già essere compilati separatamente per gestione.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Circolare N. 7. (C.).

Provvedimenti per impedire la diffusione della fillossera.

(Vedi Circolare n. 92-1916).

A seguito della circolare n. 92-1916, si riporta qui appresso l'elenco dei comuni dichiarati successivamente fillosserati.

PIEMONTE.

Provincia di Alessandria

Circondario di Asti — Belveglio.
Circondario di Tortona — Villalvernia.

Provincia di Cuneo.

Circondario di Alba — Cossano Belbo - Neive.

Provincia di Torino.

Circondario di Pinerolo — San Pietro Val Lemina.

VENETO.

Provincia di Treviso.

Distretto di Asolo — Asolo.

Provincia di Venezia.

Distretto di S. Donà di Piave — Fossalta di Piave.

MARCHE.

Provincia di Ancona.

Circondario di Ancona — Numana - Osimo.

Provincia di Pesaro.

Circondario di Pesaro — Ginestretto - Serrungarina.
Circondario di Urbino — Fossombrone - Montefelcino - Petriano.

BASILICATA.

Provincia di Potenza.

Circondario di Matera — Tricarico.
Circondario di Potenza — Palmira.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5, 18, 19, 20, 21 *e* 22.

Comunicazioni.

Esclusione dalle gare. — Fino a nuovo avviso la ditta Bonifacio Di Ciccio, della provincia di Chieti, resta esclusa dal fare offerte nelle contrattazioni di conto della nostra Amministrazione.

Il Direttore generale
R. DE CORNE'.

ANNO X - N. 6

8 FEBBRAIO 1917

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

Roma, febbraio 1917 — Tip. Nazionale Bertero di G. Guadagnini e C.

DECRETO-LEGGE LUOGOTENENZIALE 18 *gennaio* 1917, *n.* 82, *col quale nello stato di previsione del Ministero dei trasporti marittimi e ferroviari per l'esercizio finanziario* 1916-17 *è istituito il capitolo* 30_*bis con lo stanziamento di L. 1500; e di eguale somma è diminuita l'assegnazione al capitolo n.* 28 *dello stato di previsione medesimo* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;
Visto il R. decreto 23 gennaio 1910, n. 75;
Vista la legge 24 dicembre 1916, n.° 1738;
Udito il Consiglio dei ministri;
Sulla proposta del ministro segretario di Stato per il tesoro, di concerto con quello per i trasporti marittimi e ferroviari;
Abbiamo decretato e decretiamo:
Nello stato di previsione del Ministero dei trasporti marittimi e ferroviari per l'esercizio finanziario 1916-1917, è istituito il capitolo n. 30-bis « Spese per la vigilanza sulla pesca marittima (R. decreto 23 gennaio 1910, n. 75) », con lo stanziamento di lire millecinquecento (L. 1500) e di egual somma è diminuita l'assegnazione del capitolo 28 « Indennità speciali al personale addetto ai servizi della marina mercantile », dello stato di previsione medesimo.

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 29 gennaio 1917, n. 23.

Questo decreto sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 18 gennaio 1917.

TOMASO DI SAVOIA.

BOSELLI — CARCANO — ARLOTTA.

Visto, *Il Guardasigilli*: SACCHI.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 24 *gennaio* 1917, *n.* 85, *che approva il regolamento tecnico amministrativo per la esecuzione del Decreto Luogotenenziale* 20 *novembre* 1916, *n.* 1664, *e il regolamento di procedura dinanzi al tribunale di acque pubbliche* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Visto il Nostro decreto 20 novembre 1916, n. 1664, e quello successivo 26 dicembre 1916, n. 1807;

Udito il parere del Consiglio di Stato;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato pei lavori pubblici, di concerto col presidente del Consiglio di ministri e coi mi-

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 27 gennaio 1917, n. 22.

nistri segretari di Stato per l'interno, per la grazia e giustizia e per i culti, per le finanze, per l'agricoltura, per l'industria, commercio e lavoro e pei trasporti marittimi e ferroviari;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Sono approvati il regolamento tecnico-amministrativo e quello di procedura dinanzi al tribunale delle acque pubbliche qui uniti e firmati, d'ordine Nostro, dal ministro proponente.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 24 gennaio 1917.

TOMASO DI SAVOIA.

BOSELLI — BONOMI — ORLANDO — SACCHI — MEDA — RAINERI — DE NAVA — ARLOTTA.

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

Regolamento tecnico amministrativo.

CAPO I.

Elenchi delle acque pubbliche — Riconoscimento — Catasto delle utenze

Elenchi delle acque pubbliche.

Art. 1.

Gli uffici del genio civile provvedono alla compilazione degli elenchi delle acque pubbliche.

Alla iscrizione in elenco si procede considerando le acque tanto isolatamente per la loro portata o per l'ampiezza del bacino imbrifero, quanto in relazione al sistema idrografico al quale appartengono, tenuto conto dell'attitudine ad essere utilizzate o comunque destinate a qualsiasi uso di pubblico interesse.

Gli elenchi sono trasmessi al Ministro dei lavori pubblici che dopo preliminare esame e le eventuali rettifiche ne ordina la pubblicazione.

Art. 2.

L'ufficio del genio civile provvede alla pubblicazione degli elenchi mediante:

a) deposito dell'elenco nell'ufficio di prefettura della relativa Provincia;

b) inserzione nel Foglio degli annunzi legali, e nei giornali della Provincia indicati dal Ministero dei lavori pubblici;

c) deposito di un esemplare di detto Foglio degli annunzi legali nella segreteria di tutti i Comuni della Provincia;

d) affissione, da eseguirsi non olre il ventesimo giorno dalla inserzione nel Foglio degli annuzi legali della Provincia, all'albo pretorio di detti Comuni e occorrendo nei luoghi di ordinaria frequenza, per un termine di 30 giorni, di un avviso che dia notizia della avvenuta inserzione e dell'eseguito deposito ed avverta che gli interessati possono esaminare l'elenco depositato e produrre opposizione nel termine di giorni 120 a decorrere dalla data della inserzione nel foglio suddetto.

Trascorso il termine per le opposizioni, gli uffici del genio civile trasmettono al Ministero dei lavori pubblici l'elenco e le opposizioni con particolareggiata relazione.

Art. 3

Gli elenchi con i relativi decreti Reali di approvazione sono pubblicati nella *Gazzetta ufficiale* del Regno e inseriti nel Foglio degli annunzi legali della Provincia. Un esemplare di detto foglio deve essere depositato per 30 giorni nella segreteria di ciascun Comune. Della avvenuta inserzione e dell'eseguito deposito si dà nòtizia mediante avviso da affiggersi per 15 giorni all'albo pretorio dei Comuni. L'avviso rende nota la data di scadenza dell'anno entro cui devono essere fatte le dichiarazioni di utenza ai termini dell'art. 5 del decreto Luogotenenziale 20 novembre 1916, n. 1664, e richiama la pena da questo comminata pei casi di ritardo.

Riconoscimento.

Art. 4.

La domanda di riconoscimento di cui al primo capoverso dell'art. 1 del decreto Luogotenenziale 20 novembre 1916, n. 1664, deve essere diretta al ministro dei lavori pubblici e presentata in doppio originale al competente ufficio del genio civile della Provincia in cui cadono le opere di presa della derivazione, o l'opificio situato sopra acqua pubblica.

Il detto ufficio restituisce all'esibitore uno degli originali con l'attestazione della data di presentazione.

L'utente deve indicare la quantità di acqua o di forza motrice effettivamente utilizzata, e, in caso di utenza per irrigazione, anche la superfice dei terreni irrigati, e produrre i documenti atti a provare l'uso della derivazione durante tutto il trentennio anteriore alla promulgazione della legge 10 agosto 1884, n. 2644, nonchè i tipi eventualmente necessari ad illustrare le opere di derivazione esistenti e i limiti della superficie irrigata.

Nella domanda deve essere fatta dichiarazione di domicilio.

Il richiedente deve depositare nel termine assegnatogli dall'ufficio del genio civile e non superiore a giorni 30 la somma dall'ufficio stesso ritenuta necessaria per le spese della procedura di ricoscimento.

L'utente che abbia chiesto il riconoscimento prima della entrata in vigore del decreto Luogotenenziale 20 novembre 1916, n. 1664, e non l'abbia ancora ottenuta, deve rinnovare la domanda in conformità delle prescrizioni del presente articolo.

Art. 5.

La domanda è affissata in copia per 15 giorni all'albo pretorio del Comune in cui cadono le opere di presa, e un estratto di essa è pubblicato nel Foglio degli annunzi legali della Provincia ed affisso all'albo pretorio degli altri Comuni compresi fra la presa e la restituzione delle acque. L'Amministrazione può disporre che si omettano le formalità di pubblicazione nel caso in cui la domanda riguardi una derivazione di pochissima entità.

In base ai risultati dell'istruttoria, nella quale si osserverà, in quanto possibile, il disposto del primo comma del successivo articolo 14, e agli accertamenti locali praticati dal genio civile, il ministro dei lavori pubblici, su conforme parere del Consiglio superiore delle acque, emette il decreto che fa luogo al riconoscimento della utenza in tutto o in parte o respinge la domanda.

Il decreto è notificato a mezzo di ufficiale giudiziario o di messo comunale, consegnandone copia all'interessato o a persona sua familiare, o, in mancanza, al sindaco del Comune in cui si trovano le opere di presa della derivazione o l'opificio situato sorpa acqua pubblica.

Del decreto è trasmessa copia al Ministero delle finanze.

Art. 6.

Decorso l'anno di cui al primo capoverso dell'art. 1 del decreto Luogotenenziale 20 novembre 1916, n. 1664, o divenuto irretrattabile il decreto che respinge in tutto o in parte una domanda di riconoscimento, il ministro dei lavori pubblici ordina la rimozione di tutte le opere esistenti nell'alveo, dell'edificio di presa, nonchè il ripristino delle sponde e degli argini del

corso di acqua da cui si effettua la derivazione, o la riduzione delle opere nei limiti del riconoscimento.

Qualora non si ottemperi alla esecuzione nel termine prescritto, vi provvederà d'ufficio il genio civile a spese dell'utente.

Catasto delle utenze.

Art. 7.

La dichiarazione di utenza per la formazione del catasto di cui all'articolo 5 del decreto Luogotenenziale 20 novembre 1916, n. 1664, deve essere redatta su moduli a stampa forniti dal Ministero delle finanze e presentata in doppio esemplare al sindaco del Comune in cui si trovano le opere di presa della derivazione o l'opificio situato su acqua pubblica. Uno degli esemplari è restituito all'interessato con attestazione della data di presentazione.

Alla dichiarazione son tenuti tutti gli utenti non esclusi quelli che già l'avessero presentata prima dell'entrata in vigore del decreto Luogotenenziale 20 novembre 1916, n. 1664.

Gli utenti di cui alla lett. *b*) dell'art. 1 del decreto Luogotenenziale 20 novembre 1916, n. 1664, che non abbiano già ottenuto il riconoscimento del diritto all'uso dell'acqua devono indicare la data di presentazione della relativa domanda.

Il sindaco trasmette le dichiarazioni alla Intendenza di finanza della Provincia accompagnandole con le notizie che sono a sua conoscenza e che valgano a rettificare le eventuali inesattezze.

Trascorso il termine assegnato agli utenti il sindaco ha l'obligo di supplire d'ufficio, nel termine di un anno, alle dichiarazioni non presentate.

Art. 8.

L'Intendenza di finanza compila lo schema di catasto delle utenze esistenti nella Provincia e lo trasmette al Ministero delle finanze, il quale riconosciutolo regolare ne dispone la pubblicazione mediante inserzione nel Foglio degli annunzi legali della Provincia e affissione per quindici giorni all'albo pretorio di ciascun Comune per la parte riguardante il rispettivo territorio.

Il Ministero delle finanze provvederà poi alle conservazione e all'aggior namento del catasto, apportandovi le occorrenti variazioni ed aggiunte.

CAPO II.

Domande di concessione — Istrutteria.

Art. 9.

La domanda di concessione per derivare ed utilizzare acqua pubblica deve essere presentata in doppio originale al competente ufficio del genio civile, il quale restituisce allo esibitore uno degli originali con l'attestazione della data di presentazione.

La domanda può essere presentata con riserva di costituire un Consorzio o una Società civile o commerciale per attuare la concessione.

Nella domanda il richiedente deve dichiarare il suo domicilio.

La domanda deve essere corredata del progetto di massima in originale ed in copia comprendente i seguenti documenti:

I. — Per le grandi derivazioni:

a) relazione particolareggiata con speciale riguardo alla razionale utilizzazione del corso d'acqua e del bacino idrografico;
b) corografia;
c) piano generale;
d) profili longitudinali e traversali;
e) disegni delle principali opere d'arte;
f) calcolo sommario della spesa e piano finanziario.

II. — Pel le piccole derivazioni:

a) relazione particolareggiata;
b) corografia;
c) piano topografico;
d) profili longitudinali e trasversali;
e) disegni delle principali opere d'arte.

Art. 10.

Sono irrecevibili le domande sprovviste della prescritta documentazione.

I documenti tecnici devono essere firmati da un ingegnere. Per le piccole derivazioni di lieve entità può l'ufficio del genio civile dispensare dal produrre alcuni dei documenti prescritti, salva la facoltà di chiedere in seguito il completamento della documentazione tecnica; e può ammettere che i documenti siano firmati da un geometra o da un perito agronomo.

Qualora si riconosca che i documenti tecnici di cui all'articolo precedente debbano essere completati o regolarizzati, l'ufficio del genio civile assegna un termine perentorio non superiore a trenta giorni.

Art. 11.

Sono a carico di chi chiede la concessione le spese occorrenti per l'istruttoria e in generale per l'esame della domanda.

Il richiedente deve depositare le somme che l'ufficio del genio civile ravvisi necessarie per il pagamento delle spese anzidette.

Non effettuandosi il deposito entro il termine assegnato, che non potrà essere superiore a trenta giorni, la domanda non avrà ulteriore corso.

Le spese effettivamente incontrate sono liquidate dall'ingenere capo del genio civile.

Nel caso in cui, giusta il disposto dell'art. 8 del decreto Luogotenenziale 20 novembre 1916, n. 1664, fra più domande aventi per oggetto in tutto o in parte la stessa concessione, sia preferita una di quelle posteriormente presentate, la concessione può essere subordinata alla condizione che il concessionario rifonda tutte le spese di istruttoria e di esame delle domande anteriori.

Art. 12.

Nel caso in cui, a termini dell'art. 7 del decreto Luogotenenziale 20 novembre 1916, n. 1664, il ministro dei lavori pubblici ritenga non ammissibile ad istruttoria una domanda, la respinge con decreto.

Se ravvisa necessaria una maggiore documentazione, o ritiene che il progetto debba comunque essere modificato, invita il richiedente a provvedervi in un congruo termine, trascorso il quale inutilmente la domanda si ritiene come non presentata, e qualora sia riprodotta prende data dal giorno della nuova presentazione.

Art. 13

Il decreto Ministeriale che dispone la pubblicazione della domanda stabilisce l'ufficio o gli uffici presso i quali domanda e documenti saranno depositati, i giorni in cui saranno visibili al pubblico, i Comuni ed i giorni nei quali il decreto dovrà rimanere affisso all'albo pretorio, il periodo di tempo, non superiore a trenta giorni, entro il quale potranno presentarsi le opposizioni.

Contemporaneamente l'ufficio del genio civile pubblica il giorno e l'ora della visita locale.

Per le grandi derivazioni e per le opere di raccolta e regolazione delle acque, il decreto indica che la pubblicazione è fatta anche agli effetti delle espropriazioni per pubblica utilità.

Art. 14.

Le circostanze di fatto constatate durante la visita locale risulteranno da un verbale redatto dal funzionario del genio civile procedente. In detto verbale, su richiesta degli interessati o loro rappresentanti intervenuti, saranno inoltre inserite le osservazioni e controdeduzioni.

Compiuta l'istruttoria, l'ufficio del genio civile redige lo schema di disciplinare ed invita il richiedente a firmarlo, facendo, in caso di rifiuto, constare di questo, e trasmette quindi gli atti al Ministero dei lavori pubblici.

Art. 15.

Qualora tra più domande concorrenti si riscontri che i progetti siano sostanzialmente equivalenti, quantunque in alcuna di quelle posteriormente presentate l'utilizzazione sia più vasta, è di regola preferita la domanda prima presentata quando non ostino motivi prevalenti di interesse pubblico, e il primo richiedente si obblighi ad attuare la più vasta utilizzazione.

Art. 16.

Il disciplinare determina, oltre le altre eventuali condizioni richieste nei singoli casi:

I. — Se si tratta di derivazioni:

a) la specie della derivazione;

b) la quantità d'acqua da derivare nel caso di volume costante;

c) le quantità massime da non oltrepassare, e quelle medie sui cui sono fissati i canoni, nel caso di volumi variabili;

d) il dislivello del pelo d'acqua dalla presa alla restituzione;

e) i salti utili in base ai quali siano stabiliti i canoni nel caso di derivazione per forza motrice;

f) il modo e le condizioni della raccolta, regolazione, estrazione, derivazione, condotta, restituzione e scolo dell'acqua;

g) nel caso di derivazione a bocca libera od a sollevamento meccanico, per usi agrari ed analoghi, la superficie cui l'acqua è destinata, la sua ubicazione ed i suoi confini;

h) nel caso, in cui sia prevista la costruzione di dighe o cavedoni a struttura instabile, le particolari condizioni richieste dalla natura dell'opera e del corso d'acqua, e specialmente i periodi di tempo in cui potranno dette opere mantenersi, quelli in cui dovranno rimuoversi e quelli in cui potranno essere ristabilite con semplice autorizzazione del genio civile;

i) nel caso di derivazione per maceratoi di piante tessili, le condizioni e discipline dell'esercizio anche nei riguardi della pubblica igiene.

II. — Se si tratta di opificio da stabilire sopra acqua pubblica:

a) il modo e le condizioni dell'uso;

b) le cautele da osservarsi in caso di piena;

c) le medie annuali dei cavalli dinamici in base alle quali sono fissati i canoni.

III. — Tanto se si tratta di derivazione quanto nel caso di opifici da stabilire sopra acqua pubblica:

a) le garanzie da osservarsi nell'interesse del regime idraulico, della navigazione e della fluitazione, dell'agricoltura, dell'industria, della piscicoltura, dell'igiene e sicurezza pubblica;

b) l'importo e la decorrenza dei canoni annui da corrispondere alle finanze dello Stato;

c) la quantità di energia da riservare a prezzo di costo per servizi pubblici, od a favore di Comuni rivieraschi, a termini degli articoli 26 e 28 del decreto Luogotenenziale 20 novembre 1916, n. 1664;

d) la durata della concessione;

e) i termini entro i quali il concessionario dovrà:

1° presentare il progetto definitivo;

2° effettuare le espropriazioni;

3° cominciare i lavori;

4° ultimare i lavori;

5° attuare l'utilizzazione dell'acqua.

Quando si tratti di grandi derivazioni per le quali i concessionari non impieghino direttamente e subito tutta l'acqua o la forza motrice concessa, può l'autorità concedente accordare una graduazione progressiva nella esecuzione dei lavori e nei canoni proporzionalmente applicabili. In tal caso si debbono detrminare i singoli periodi di esecuzione dell'opera, fissando per ciascun periodo la quantità di acqua o di forza motrice utilizzabile ed il canone corrispondente;

f) il termine di preavviso per l'esercizio delle facoltà di cui al primo capoverso dell'art. 12 del decreto Luogotenenziale 20 novembre 1916, n. 1664, e le norme per la determinazione del prezzo in mancanza di accordo;

g) nel caso di derivazioni che riguardino rilevanti interessi pubblici, e per le quali si intenda riservare la facoltà di riscatto, le condizioni e modalità di questo;

h) nel caso di piccole derivazioni, l'obbligo della rimozione delle opere per il ripristino dell'alveo, delle sponde ed arginature quando, al cessare della concessione, per qualsiasi motivo, lo Stato non intenda riterle senza compenso;

i) i rapporti fra i consorziati e le garanzie reali per gli obblighi

reciproci nel caso di costituzione di Consorzio per la costruzione e l'esercizio di opere in comune, giusta l'art. 22 del decreto Luogotenenziale 20 novembre 1916, n. 1664;

l) nel caso in cui si ravvisi opportuno, le tensioni e le frequenze delle correnti elettriche per le linee principali di trasmissione;

m) la cauzione che non dovrà essere minore di due annate del canone, nonchè la somma occorrente per le spese di sorveglianza e di collaudo dei relativi lavori.

Tanto la cauzione quanto l'ammontare delle spese debbono essere depositate prima della firma del disciplinare;

n) l'elezione di domicilio nel Comune in cui cade la bocca di derivazione, o il tratto di acqua pubblica nel quale il concessionario intende stabilire l'opificio, ovvero in uno dei Comuni nei quali egli farà uso dell'acqua da derivare.

Il disciplinare conterrà l'espressa condizione che il concessionario si obbliga di osservare tutte le disposizioni del presente regolamento.

Art. 17.

La concessione s'intende sempre fatta con salvezza dei diritti dei terzi ed è soggetta alle seguenti condizioni, le quali si intendono accettate dal concessionario e sono per lui obbligatorie, senza che occorra ripeterle nel disciplinare

a) il concessionario deve eseguire a sue spese le variazioni che, a giudizio insindacabile dell'Amministrazione, le circostanze sopravvenute rendano necessarie nelle opere relative alla concessione per la incolumità dell'alveo o bacino, della navigazione, dei canali, strade ed altri beni laterali, e dei diritti acquisiti da terzi in tempo anteriore alla concessione;

b) deve pagare i canoni totali o parziali in annualità anticipate quando anche non faccia o non possa fare uso in tutto o in parte della concessione, salvo il diritto di rinunciare alla concessione, con liberazione del pagamento del canone allo spirare della annualità in corso al tempo in cui sia stata fatta la rinuncia;

c) deve agevolare tutte le verifiche che le Amministrazioni dei lavori pubblici e delle finanze eseguano a mezzo dei loro funzionari od agenti, per l'esatta osservanza delle leggi e dei regolamenti in vigore, nonchè delle disposizioni speciali regolanti la concessione:

d) le spese di sorveglianza, di collaudo ed altre analoghe dipendenti dal fatto della concessione sono a carico del concessionario.

Art. 18.

La relazione dell'ufficio del genio civile sui risultati dell'istruttoria fornirà particolari spiegazioni sui seguenti punti:

A) Se si tratta di derivazione:

1° sulla quantità d'acqua che si può concedere avuto riguardo alle condizioni locali, alle utenze preesistenti, ed alla specie di derivazione progettata, e sulla lunghezza e pendenza dei canali di presa e restituzione;

2° sopra le opere di raccolta e sopra la direzione, la lunghezza, l'altezza, la forma e la natura delle chiuse, che si dovessero costruire nell'acqua pubblica e sulla loro innocuità per gli interessi pubblici e i diritti dei terzi;

3° sulla forma e sulle dimensioni della bocca di derivazione e degli edifici e congegni occorrenti per regolare l'estrazione dell'acqua nei limiti della concessione, e per impedire che in qualunque tempo, e specialmente nell'occasione di piene, si introducano acque sovrabbondanti nel canale derivatore, sia nel caso di nuova costruzione, sia quando si usino in tutto o in parte cavi esistenti, tenuto conto della sua sezione e pendenza e degli scaricatori coi quali sia provveduto a smaltire le dette acque;

4° sopra il modo di restituire le acque, quando ne sia il caso al loro corso primitivo, senza pregiudizio dei diritti dei terzi e del buon regime idraulico;

5° sopra le cautele da prescriversi per l'innocuo ripristinamento della chiusa se è instabile.

B) Se si tratta di opificio da stabilire sopra acqua pubblica:

1° sulla distanza dell'opificio dalle sponde, salvo che esso occupi l'intera larghezza dell'alveo o bacino d'acqua;

2° sulle rampe e strade di accesso all'opificio, all'effetto di accertarne l'innocuità rispetto alle sopnde ed alla arginature;

3° sulle cautele da richiedersi in caso di piena.

C) Tanto se si tratti di derivazione, quanto nel caso di opificio da stabilire sopra acqua pubblica;

1° sulla razionale utilizzazione del corso d'acqua e del bacino idrografico e sulla compatibilità della concessione col buon regime idraulico e sulle garanzie da richiedersi a tutela del detto regime;

2° sulle norme da prescriversi pel regolare eseguimento delle opere nei riguardi dell'interesse pubblico e della incolumità di opere pubbliche e beni in genere;

3° sulle cautele per impedire l'inquinamento delle acque:

4° sopra le opposizioni presentate e sopra tutte le particolarità locali di qualche rilievo per la concessione domandata;

5° sull'importanza dello scopo a cui la derivazione e sua utilizzazione sono destinate e sui canoni da richiedersi a termini degli articoli 14 e 15 del decreto Luogotenenziale 20 novembre 1916, numero 1664, con la indicazione, per le concessioni ad uso di forza motrice, dei necessari calcoli;

6° sulle garanzie da richiedersi nell'interesse del regime idraulico, della navigazione e fluitazione, dell'agricoltura, dell'industria, della piscicoltura, nonchè della sicurezza e della igiene pubblica.

CAPO III.

Decreto di concessione e sua esecuzione.

Art. 19.

Sugli atti di istruttoria corredati dello schema di disciplinare e della relazione del genio civile ,il ministro dei lavori pubblici promuove il parere del Consiglio superiore delle acque.

Riconosciuta la convenienza della chiesta concessione e la inattendibilità delle opposizioni, il ministro dei lavori pubblici, in conformità al parere del Consiglio superiore delle acque, dispone che il disciplinare definitivo sia sottoscritto dal richiedente in un termine perentorio.

La firma deve essere autenticata dal funzionario all'uopo delegato.

Firmato il disciplinare il ministro dei lavori pubblici, di concerto con il ministro delle finanze, promuove il decreto Reale o emette il decreto Ministeriale di concessione.

Art. 20.

Quando sia riconosciuto che non si possa far luogo alla concessione, la domanda è respinta con decreto motivato da emanarsi con le stesse forme di cui alll'ultimo capoverso dell'articolo precedente.

Art. 21.

Del decreto di concessione è trasmessa copia autentica al Ministero delle finanze per l'esecuzione nei riguardi finanziari e per la consegna a mezzo dell'ufficio di registro al concessionario, previa riscossione delle prescritte tasse di bollo e di concessione governativa.

Altra copia è trasmessa all'ufficio del genio civile il quale, provveduto alla registrazione del disciplinare entro 20 giorni dalla ricezione, dà notizia al concessionario della emissione del decreto.

L'ufficio del registro avverte quello del genio civile della avvenuta consegna del decreto.

Il decreto di concessione è pubblicato con un estratto contenente le condizioni intese a tutelare il diritto dei terzi, nel Foglio degli annunzi legali della Provincia interessata.

Art. 22

Emanato il decreto, il concessionario deve presentare, qualora sia richiesto nel disciplinare e nel termine in esso fissato, al genio civile il progetto esecutivo dei lavori, compilato secondo le norme stabilite con decreto del ministro dei lavori pubblici su conforme parere del Consiglio superiore delle acque.

Art. 23.

Approvato il progetto esecutivo il concessionario deve far conoscere all'ufficio del genio civile il giorno in cui intende cominciare i lavori.

Il genio civile ne sorveglia l'esecuzione, e può ordinarne la sospensione ogni qualvolta non siano osservate le condizioni alle quali è vincolata la concessione, riferendone però immediatamente al ministro dei lavori pubblici, il quale, sentito il Consiglio superiore delle acque, provvede in merito.

Nel caso di proroga di qualche termine si intende prorogata di altrettanto la decorrenza di ciascuno dei termini successivi.

I nuovi termini sono stabiliti con decreto del ministro dei lavori pubblici, sentito il Comitato permanente del Consiglio superiore delle acque.

Art. 24.

Il concessionario per immettersi in possesso dei fondi a termini del secondo capoverso dell'art. 13 del decreto Luogotenenziale 20 novembre 1916, n. 1664, deve provocare una ordinanza da parte del ministro dei lavori pubblici alla cui esecuzione provvede il genio civile.

Art. 25.

Ultimati i lavori, il concessionario ne dà avviso all'ufficio del genio civile, il quale procede alla visita delle opere, e trovandole conformi alle condizioni della concessione ed in particolare eseguite a regola d'arte quelle che interessano il regime idraulico, le opere e i servizi pubblici, i beni adiacenti, la sicurezza e l'igiene pubblica, nonchè i diritti dei terzi, trasmette il certificato di collaudo al Ministero dei lavori pubblici.

Intervenuta l'approvazione dell'atto di collaudo, il genio civile ne rilascia copia al concessionario.

Art. 26.

Dalla data del decreto di concessione decorrono il canone e la durata della concessione.

Nel caso previsto di graduazione dei lavori in diversi periodi, il canone relativo al primo periodo decorre dalla data del decreto di concessione e quelli successivi dal principio dei periodi rispettivi.

Il concessionario non può far uso della derivazione se non dopo approvato il collaudo delle opere della concessine o di ciascun periodo di essa, salvo che l'ufficio del genio civile non creda di autorizzare, in via provvisoria ed a rischio del concessionario, l'esercizio delle opere ultimate.

Art. 27.

La durata della concessione per le grandi derivazioni è determinata normalmente nel limite massimo.

In ogni caso nello stabilire la durata delle concessioni nei limiti dell'art. 11 del decreto Luogoteneziale 20 novembre 1916, n. 1664, si tiene conto dell'entità del carattere degli impianti, nonchè dei criteri attinenti alla generale utilizzazione del corso d'acqua.

CAPO IV.

Esercizio delle utenze — Decadenza.

Art. 28.

Nel caso in cui gli utenti di acqua pubblica non mantengano in regolare stato di funzionamento le opere di raccolta, derivazione e restituzione, nonchè le chiuse stabili o instabili costruite nel corso d'acqua, agli effetti della derivazione, l'ufficio del genio civile diffida l'utente con indicazione dei lavori da farsi entro un termine perentorio. In caso di inadempimento eleva verbale di contravvenzione e lo trasmette al prefetto per i provvedimenti di cui agli articoli 51 e 52.

Art. 29.

Quando nei casi di cui all'art. 23 del decreto Luogoteneziale 20 novembre 1916, n. 1664, l'utente intenda eseguire le opere necessarie per

ristabilire la derivazione, deve presentarne domanda al competente ufficio del genio civile corredata dei necessari documenti tecnici.

Se le opere importino alcuna delle variazioni indicate nella prima parte o nel primo capoverso dell'art. 24 del citato decreto Luogotenenziale, si procede con le norme stabilite nella prima parte dell'art. 30 del presente regolamento; in caso diverso l'ufficio del genio civile, previa redazione di apposito disciplinare, riferisce al Ministero dei lavori pubblici sulla ammissibilità delle nuove opere.

Le nuove opere sono autorizzate dal ministro dei lavori pubblici.

Sono applicabili l'art. 11 e la lett. *d*) dell'art. 17 del presente regolamento, e nei casi d'urgenza il disposto dell'art. 31.

Art. 30.

Alle variazioni indicate nella prima parte e nel primo capoverso dell'art. 24 del decreto Luogotenenziale, 20 novembre 1916, n. 1664, sono applicabili alle norme di legge e di regolamento relative alle domande di nuove concessioni.

Le variazioni nei meccanismi, di cui al penultimo capoverso dell'art. 24 del decreto Luogotenenziale, sono notificate al competente ufficio del genio civile, mediante consegna dell'atto di dichiarazione in doppio originale, uno dei quali è restituito all'interessato con l'attestazione della data di presentazione.

Art. 31.

Nei casi di urgenza di cui all'art. 25 del decreto Luogotenziale 20 novembre 1916, n. 1664, l'ufficio del genio civile, prima di autorizzare le variazioni od i lavori richiesti, procede alla visita locale, se necessaria, e richiede che l'utente, previa congrua cauzione, si obblighi, firmando apposito disciplinare, a indennizzare gli eventuali danni e ad osservare tutte le condizioni che siano riconosciute necessarie dall'Amministrazione.

Nel caso in cui la concessione della variazione sia ricusata, l'utente è obbligato a rimettere le cose in pristino, con comminatoria della esecuzione di ufficio in caso di inadempimento, e ad indennizzare ogni danno pubblico o privato che dall'esecuzione dell'opera sia derivato.

Art. 32.

In caso di sospensione dell'esercizio della utilizzazione l'utente deve darne immediato avviso al genio civile sotto la comminatoria di cui all'art. 36 del decreto Luogotenenziale 20 novembre 1916, n. 1664.

Se la utilizzazione è impedita da un caso di forza maggiore l'utente deve provocarne la constatazione da parte del genio civile, il quale riferisce al Ministero dei lavori pubblici, per gli opportuni provvedimenti.

Art. 33.

Quando ai sensi dell'art. 30 del decreto Luogotenenziale 20 novembre 1916, n. 1664, si verifichi interruzione o sospensione di una grande derivazione per forza motrice destinata a servizi pubblici, il prefetto della Provincia, di sua iniziativa o su rapporto del genio civile, può provvedere con suo decreto e a mezzo del genio civile, all'esercizio di ufficio della utilizzazione, informandone il Ministero dei lavori pubblici.

Il concessionario è obbligato a porre a disposizione del genio civile il personale addetto al funzionamento dell'impianto.

Appena cominciato l'esercizio di ufficio, il genio civile redige in contradditorio dell'interessato o, in mancanza, con l'assistenza di due testimoni, verbale contenente la descrizione sommaria dell'impianto stesso.

Il rendiconto dell'esercizio di ufficio è approvato dal Ministero dei lavori pubblici, che dispone il pagamento all'utente dei proventi netti, o la riscossione a suo carico a termini dell'art. 16 del decreto 20 novembre 1916, n. 1664, delle maggiori spese occorse.

Art. 34.

Tutti gli utenti di cui all'art. 1 del decreto Luogotenenziale 20 novembre 1916, n. 1664, decadono dal diritto di derivare e utilizzare l'acqua pubblica:

a) per non uso durante un triennio consecutivo o per cattivo uso in relazione ai fini dell'utilizzazione dell'acqua pubblica;

b) per inadempimento delle condizioni essenziali della derivazione e utilizzazione;

c) per mancato pagamento di due annualità del canone se dovuto;

d) per il decorso dei termini originari o prorogati di cui all'art. 16, n. III, lett. *e*) del presente regolamento;

e) e nei casi di abituale negligenza ed inosservanza delle disposizioni legislative e regolamentari in vigore.

Previa diffida all'interessato nei casi di cui alle lettere *a*), *b*) ed *e*) del presente articolo, la decadenza è pronunciata con decreto motivato della stessa autorità competente a fare la concessione e nelle forme per questa stabilite. Detto decreto è notificato all'utente decaduto e comunicato al ministro delle finanze.

CAPO V.

Disposizioni diverse.

Art. 35.

Agli effetti del primo capoverso dell'art. 12 del decreto Luogotenenziale 20 novembre 1916, n. 1664, per impianti di trasformazione e distribuzione inerenti alla concessione si intendono quelli che trasformano e trasportano prevalentemente energia prodotta dall'impianto cui si riferisce la concessione.

Art. 36.

La costruzione delle linee di trasmissione dell'energia proveniente da impianti idroelettrici esistenti e quella delle linee per il collegamento di detti impianti possono essere, ai sensi ed effetti dell'art. 13 del decreto Luogotenenziale 20 novembre 1916, n. 1664, dichiarate di pubblica utilità, con decreto Reale su proposta del ministro dei lavori pubblici, su conforme parere del Consiglio superiore delle acque.

Le relative istanze corredate dei rispettivi progetti sono pubblicate nei modi previsti nel presente regolamento per le domande di concessione di acqua pubblica.

Art. 37.

Entro un anno dalla entrata in vigore del decreto Luogotenenziale 20 novembre 1916, n. 1664, il Consiglio superiore delle acque procederà alla revisione delle esistenti riserve idrauliche nell'interesse ferroviario, per le eventuali variazioni.

Darà parere sulle altre riserve da imporsi a tutela dei vari interessi pubblici contemplati nell'art. 26 del citato decreto.

Le riserve saranno pubblicate nel Foglio degli annunzi legali delle Provincie interessate e nel Bollettino ufficiale del Ministero dei lavori pubblici.

Le domande per derivazione d'acqua dai tratti riservati saranno ammesse ad istruttoria in quando conciliabili col raggiungimento degli scopi cui le riserve sono destinate.

Art. 38.

Nel disciplinare sono stabiliti, ove occorra, ai Comuni rivieraschi di cui all'art. 28 del decreto Luogotenenziale 20 novembre 1916, n. 1664, i

termini per chiedere e quelli per utilizzare energia per servizi pubblici da esercitare sia direttamente sia a mezzo di altri. I primi termini non possono eccedere gli anni cinque dalla data del decreto di concessione, i secondi gli anni tre dalla attivazione della concessione.

A tale scopo i Comuni presentano all'ufficio competente del genio civile domanda corredata dei documenti atti a dimostrare il servizio pubblico cui l'energia elettrica è destinata e degli elementi tecnici e finanziari per l'attuazione.

Il genio civile, a seguito di sommaria istruttoria, invia la domanda con i documenti e con una relazione al Ministero dei lavori pubblici, che provvede con decreto.

Trascorso il termine di cui sopra o non accolta la domanda avanzata, il concessionario è liberato dal vincolo suespresso

Ai fini della prima parte del citato art. 28, l'ampiezza del rigurgito a monte della presa è calcolata con riferimento allo stato di acque ordinarie ed alle condizioni dell'alveo precedenti alla costruzione delle opere di sbarramento.

Art. 39.

Nei casi di cui all'art. 28, comma terzo, del decreto Luogotenenziale 20 novembre 1916, n. 1664, il canone supplementare è dovuto dalla data di approvazione del collaudo.

Nel determinare il riparto delle quote il Ministero delle finanze tiene conto della quantità di forza trasportata oltre i 15 km. e del bilancio di ciascun Comune.

Quando la forza sia trasportata fuori della Provincia può essere all'Amministrazione di questa attribuita una quota, non eccedente la metà, del canone supplementare.

Art. 40.

Per ottenere la licenza di attingimento di acqua di cui all'art. 31 del decreto Luogotenenziale 20 novembre 1916, n. 1664, devesi presentare al prefetto la relativa domanda corredata dei disegni eventualmente necessari e di una relazione descrittiva dei lavori e dimostrativa della loro innocuità nei riguardi dei pubblici interessi e dei diritti dei terzi.

Il prefetto, sentito il competente ufficio del genio civile, provvede sulla domanda, stabilendo nel disciplinare il canone dovuto allo Stato sulla norma di legge, da pagarsi in annualità anticipate senza obbligo di cauzione.

Sono applicabili alle domande e licenze le disposizioni degli articoli del presente regolamento riguardanti le spese.

CAPO VI.

Consiglio superiore delle acque

Art. 41.

I Consiglio superiore ha sede presso il Ministero dei lavori pubblici.

Art. 42.

La designazione dei membri indicati nelle lettere *b*), *c*), *d*) ed *f*) dell'art. 32 del decreto Luogotenenziale 20 novembre 1916, n. 1664, è fatta su richiesta del ministro dei lavori pubblici dai rispettivi ministri, presidenti o capi di corpo o collegio.

E' riservata al ministro dei lavori pubblici la designazione dei membri di cui alle lettere *e*) e *g*). Per i membri di cui alla lettera *g*) il ministro potrà sentire le principali associazioni tecniche, industriali ed agricole.

I membri di cui alle lettere *b*), *c*), *d*), *e*) ed *f*) del citato art. 32 cessano di diritto qualora perdano la qualità per la quale furono nominati.

Coloro che siano chiamati a sostituire membri anzi tempo cessati di ufficio, durano in carica solo quanto vi sarebbero rimasti i rispettivi predecessori.

Art. 43.

Il vice presidente ha diritto di intervento e di voto in tutte le adunanze del Consiglio e sostituisce il presidente in caso di assenza o impedimento.

Per la validità delle adunanze è necessaria la presenza della maggioranza dei membri del Consiglio e la presenza di almeno tre membri tecnici. E' considerato membro tecnico anche l'ispettore capo delle ferrovie dello Stato.

Una proposta si intende adottata quando ottiene la maggioranza assoluta dei votanti.

In caso di parità, il voto di chi presiede avrà la preponderanza.

Art. 44.

Il Consiglio decide su relazione di uno dei suoi membri o anche di più nei casi previsti dalle lettere *a*), *b*), *c*) dell'art. 33 del decreto Luogotenenziale 20 novembre 1916, n. 1664; e negli altri che il presidente ritenga più importanti.

Se i relatori sono più, essi s'intendono costituiti in Collegio per riferire sull'affare.

Quando per poter decidere convenientemente su di un affare il Consiglio riconosca la opportunità di ulteriori istruttorie, può richiederne il ministro dei lavori pubblici, o può anche procedervi direttamente se trattasi di accertamenti locali.

Art. 45.

Con decreto del ministro dei lavori pubblici, sentito il presidente del Consiglio superiore delle acque, sarà costituito un Comitato permanente presieduto dal presidente o vice presidente del Consiglio superiore e composto di sei suoi membri, dei quali almeno due funzionari tecnici.

Il presidente del Consiglio superiore delle acque, per l'esame di speciali questioni, potrà aggregare al Comitato altri componenti del Consiglio.

Art. 46.

Il Comitato permanente esamina preliminarmente gli affari deferiti al Consiglio superiore delle acque. Nei casi di urgenza prende le necessarie deliberazioni, riferendone al Consiglio nella prossima adunanza, quando si tratti di riconoscimenti, di ammissibilità ad istruttoria, di proroga di termine, e in caso di concessione di piccole derivazioni.

Art. 47.

Con decreto del ministro dei lavori pubblici, sentiti gli altri ministri interessati, si costituirà l'ufficio di segreteria, con personale delle varie Amministrazioni.

CAPO VII.

Vigilanza e contravvenzioni.

Art. 48.

Gli uffici del genio civile vigilano che siano osservate le disposizioni della legge e quelle del presente regolamento.

La vigilanza locale incombe in special modo ai funzonari del genio civile,

agli ufficiali e guardiani idraulici, ed a quelli delle bonifiche che si eseguiscono per cura dello Stato.

I detti funzionari ed agenti accertano le contravvenzioni mediante processo verbale, possibilmente alla presenza di due testimoni, e possono anche procedere al sequestro degli oggetti colti in contravvenzione o che avessero servito a commetterla.

Se l'utente o concessionario è presente, devono interrogarlo sul fatto che costituisce la contravvenzione e chiedergli se abbia da addurre ragioni a sua discolpa.

L'accertamento delle contravvenzioni è un obbligo per tutti gli agenti giurati della pubblica amministrazione e dei Comuni, per i Reali carabinieri, per le guardie di finanza e guardie forestali.

Art. 49.

Il verbale di contravvenzione indica:

1° il luogo e il giorno in cui è redatto;

2° il nome, il cognome, la qualità e residenza di chi lo redige;

3° il fatto che costituisce la contravvenzione e il luogo in cui fu commesso; se il fatto è transitorio indica, almeno in via presuntiva, il giorno e l'epoca in cui sia seguito e quello in cui sia cessato e se è permanente indica la data precisa od approssimativa a cui risalga;

4° il nome, il cognome, la paternità, la professione e il domicilio del contravventore e le dichiarazioni che questi avesse fatto;

5° la specie, la quantità e l'approssimativo valore degli oggetti sequestrati.

Il verbale è redatto in doppio originale e sottoscritto da chi ha accertato la contravvenzione. È inoltre firmato dal contravventore e dai testimoni se vi sono.

Se il contravventore e i testimoni non sanno scrivere o ricusano di firmare, deve esserne fatta menzione nel verbale medesimo.

Uno degli originali del verbale è rimesso al contravventore anche perchè gli serva di ricevuta degli oggetti che fossero stati sequestrati, e, se ricusa di riceverlo è pur fatta menzione nel verbale di questa circostanza.

Art. 50.

Nel caso di sequestro di oggetti, questi, insieme a copia del verbale di accertamento, sono consegnati, entro 24 ore dalla data, al sindaco del Comune in cui fu accertata la contravvenzione.

Una copia del verbale è sempre immediatamente trasmessa all'ufficio del genio civile nella cui circoscrizione la contravvenzione fu commessa.

Il sindaco può restituire gli oggetti sequestrati al contravventore se questi dia sufficiente sicurtà per il pagamento delle pene pecuniarie, dei

danni e delle spese alle quali possa essere tenuto; in ogni altro caso ne affida la custodia al segretario comunale.

Art. 51.

Il capo dell'ufficio del genio civile trasmette al prefetto i verbali redatti da lui o dai suoi funzionari ed agenti e quelli consegnati allo stesso ufficio.

Propone nell'atto della trasmissione, ovvero tosto che abbia ricevuto la copia di cui al primo capoverso dell'articolo precedente, i provvedimenti per la riduzione delle cose al pristino stato, per la prevenzione dei danni e per la rimozione dei pericoli che possono derivare dalle seguite contravvenzioni, e aggiunge il calcolo sommario delle spese occorrenti per i provvedimenti proposti.

Art. 52.

Il prefetto, ricevuto il verbale di contravvenzione dall'ufficio del genio civile, con le rispettive oservazioni, provvede in conformità al disposto dell'art. 378 della legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. *F*, sulle opere pubbliche.

Art. 53.

L'intendendente di finanza, o un funzionario da lui delegato, accerta le contravvenzioni al disposto dell'art. 5 del decreto Luogotenenziale 20 novembre 1916, n. 1664, redigendo verbale che indichi la data, il nome, il cognome, la qualità e la residenza dell'ufficiale che lo redige, e il nome, cognome, la professione e il domicilio del contravventore, e contenga tutti i dati necessari per specificare la derivazione di cui fu omessa la dichiarazione e l'indicazione del canone annuale dovuto.

Cura che siano applicate le sanzioni di cui al succitato articolo.

Art. 54.

Per le contravvenzioni al decreto Luogotenenziale 20 novembre 1916, numero 1664, ed al presente regolamento, prima che il prefetto o l'intendente di finanza abbia promosso innanzi all'autorità competente l'azione penale, o, se questa sia stata promossa, prima che la sentenza sia passata in giudicato, il contravventore, con istanza irrevocabile, può chiedere che l'applicazione dell'ammenda sia fatta dall'autorità amministrativa.

Il prefetto o l'intendente può con suo decreto accettare la domanda e fissare l'ammontare dell'ammenda, prescrivendo il termine entro il quale debba esserne effettuato il pagamento.

L'importo delle oblazioni è erogato nei modi stabiliti per le pene pecuniarie.

CAPO VIII.

Disposizioni transitorie.

Art. 55.

Sei mesi prima della scadenza delle concessioni temporanee accordate o rinnovate in base alla legge 10 agosto 1884, n. 2644, il concessionario che intende ottenere la proroga di cui all'art. 42 del decreto Luogotenenziale 20 novembre 1916, n. 1664, deve presentarne domanda al competente ufficio del genio civile nei modi indicati nell'art. 9 del presente regolamento e sotto l'osservanza dell'art. 11.

Il genio civile la trasmette al Ministero dei lavori pubblici con una relazione esplicativa nei riguardi dei motivi che potrebbero far negare la proroga, e intorno alle modificazioni che si possono rendere necessarie per le condizioni del corso d'acqua.

Art. 56.

Per le derivazioni d'acqua pubblica concesse a termini della legge 10 agosto 1884, n. 2644, ma non ancora attuate, quando si tratti di agevolare la costruzione d'importanti impianti idroelettrici, può essere dichiarata di pubblica utilità l'esecuzione dell'opera ai sensi ed effetti dell'art. 13 del decreto Luogotenenziale 20 novembre 1916, n. 1664.

La relativa domanda corredata del progetto è pubblicata nei modi prescritti dal presente regolamento per le domande di concessione.

Il decreto Reale di dichiarazione di pubblica utilità è promosso dal ministro dei lavori pubblici su conforme parere del Consiglio superiore delle acque.

Art. 57.

I ricorsi contro i provvedimenti dei prefetti, in dipendenza della legge 10 agosto 1884, n. 2644, che non foserso stati ancora definiti ai termini dell'art. 51 del regolamento 26 novembre 1893, n. 710, saranno decisi con decreto del ministro dei lavori pubblici, su conforme parere del Consiglio superiore delle acque.

Art. 58.

Nel caso di cui all'art. 44 del decreto Luogotenenziale 20 novembre 1916, n. 1664, la ripartizione del canone è fatta con le norme e i criteri indicati nell'art. 39 del presente regolamento.

Art. 59.

Ai funzionari dello Stato componenti il tribunale delle acque pubbliche e il Comitato permanente del Consiglio superiore delle acque potrà, ove occorra, con decreto Reale, su proposta dei rispettivi ministri, applicarsi l'art. 6 della legge 30 giugno 1908, n. 304.

Art. 60.

Con decreto Reale su proposta del ministro dei lavori pubblici per quanto riguarda il Consiglio superiore delle acque, e su proposta del ministro di grazia e giustizia per quanto riguarda il tribunale delle acque, sentito in ambedue i casi il ministro del tesoro, saranno determinate le indennità di trasferta per gli accertamenti sopra luogo, e le altre indennità complementari e speciali per l'applicazione ed esecuzione del decreto Luogotenenziale 20 novembre 1916, n. 1664.

Art. 61.

Il Ministero dei lavori pubblici provvederà, subito dopo l'entrata in vigore del decreto Luogotenenziale 20 novembre 1916, n. 1664, a rendere edotti gl'interessati con ripetute pubblicazioni del contenuto dell'art. 1° del predetto decreto Luogotenenziale e delle disposizioni di cui all'art. 4 del presente decreto.

Visto, d'ordine di Sua Altezza Reale
il Luogotenente Generale di Sua Maestà il Re:

Il ministro dei lavori pubblici
BONOMI.

REGOLAMENTO
di procedura dinanzi al tribunale delle acque pubbliche.

CAPO I.

Costituzione e funzionamenta del tribunale delle acque pubbliche.

Art. 1.

Il tribunale delle acque pubbliche, istituito con l'art. 34 del decreto Luogotenenziale 20 novembre 1916, n. 1664, ha sede in Roma nel Palazzo di giustizia.

Art. 2.

I giudice del tribunale sono nominati con decreto Reale, su proposta del ministro guardasigilli, e designati: quelli appartenenti alla magistratura dal primo presidente della Corte di cassazione di Roma; quelli appartenenti al Consiglio di Stato dal presidente del Consiglio stesso; i membri tecnici dal ministro dei lavori pubblici.

Art. 3.

Il tribunale delle acque pubbliche ha un proprio ufficio di cancelleria, formato con personale della cancelleria della Corte di cassazione di Roma, designato dal ministro guardasigilli.

Ad esso spettano i diritti di cancelleria nella misura stabilita dalle vigenti leggi a favore dei cancellieri della Corte di cassazione.

Art. 4.

L'ufficio di cancelleria è aperto al pubblico dalle ore dieci alle sedici. Nei giorni festivi si chiude alle ore dodici.

In esso sono tenuti i registri prescritti dagli articoli 34 e 35 del regolamento approvato con R. decreto 10 dicembre 1882, n. 1103, e nell'art. 41 del regolamento approvato con R. decreto 17 agosto 1907, n. 641, che sieno indispensabili alle esigenze del servizio e che saranno indicati dal presidente.

Tutti i registri, prima di essere posti in uso, sono numerati e vidimati in ciascun foglio dal presidente o da uno dei giudici da lui delegati.

I processi verbali, gli altri atti dei giudizi e gli originali delle sentenze sono conservati in apposito volume.

Art. 5.

Le notificazioni si fanno per mezzo di ufficiali giudiziari o di uscieri degli uffici di conciliazione.

Esse possono essere fatte anche a mezzo della posta con lettera raccomandata aperta e con ricevuta di ritorno.

L'ufficiale giudiziario od usciere deve attestare sulla copia che spedisce la conformità della stessa all'originale, ed allegare a questo la ricevuta di ritorno.

In caso di rifiuto della lettera da parte del destinatario, ne è fatta dichiarazione nella ricevuta di ritorno e la notificazione si ha come compiuta.

Art. 6.

La notificazione si ha per avvenuta nel giorno in cui la persona interessata, o chi la rappresenta legalmente, sottoscrisse la ricevuta di ritorno o diede ricevuta dell'atto o provvedimento che la riguarda.

Quando l'atto o provvedimento riguardi un pubblico ufficio, la notificazione si ha per avvenuta nel giorno in cui l'atto o provvedimento risulta protocollato nei registri di arrivo dell'ufficio medesimo.

Art. 7.

Il presidente con suo regolamento interno può dare le altre norme necessarie pel funzionamento degli uffici e per la trattazione delle cause.

CAPO II.

Procedura dinanzi al Tribunale.

Art. 8.

Ogni istanza al Tribunale delle acque pubbliche si propone con ricorso notificato con le norme stabilite negli articoli 135 a 144, primo comma, del Codice di procedura civile.

Può essere anche autorizzata la notificazione per proclami pubblici con

decreto del presidente nei casi e con le forme indicate nell'art. 146 dello stesso Codice.

Nel ricorso deve essere contenuta la citazione a comparire dinanzi al giudice del Tribunale delle acque, delegato a norma dell'art. 11.

Art. 9.

Il termine per comparire non può essere minore di venti giorni se la parte, cui è notificato il ricorso, risiede in Italia; di trenta, se risiede all'estero, in Europa; di novanta negli altri casi.

Se il termine assegnato ecceda quello a comparire, la parte citata può con controricorso fissare un termine più breve, ma non inferiore a quelli minimi indicati nel precedente comma.

Art. 10.

Almeno cinque giorni prima che scada il termine assegnato nel ricorso, o nel controricorso, nel caso del capoverso dell'articolo precedente, il ricorrente deve depositare il ricorso coi dcumenti e col mandato, se sia stato nominato il procuratore.

Il controricorrente ha lo stesso obbligo, qualora si sia avvalso della facoltà di cui nel capoverso dell'articolo precedente.

Art. 11.

Tosto eseguito il deposito di cui all'articolo precedente, il cancelliere presenta gli atti al presidente, il quale delega uno dei giudici per l'istruzione.

Art. 12.

Le parti possono comparire dinanzi al giudice o personalmente o a mezzo di procuratore, iscritto nell'albo dei procuratori presso una Corte di appello del Regno.

Il giudice, nel caso che lo creda necessario, può disporre che la parte comparsa personalmente, si faccia assistere da un procuratore.

Il mandato può essere scritto a piedi del ricorso.

Art. 13.

Il ricorrente deve, all'udienza stabilita, dichiarare se abbia domicilio o residenza in Roma, ed in caso negativo eleggervi il domicilio con indicazione

della persona o dell'ufficio presso cui fa l'elezione, se non vi abbia già provveduto col ricorso.

Il convenuto deve alla stessa udienza dare la sua risposta oralmente o per iscritto, e fare la dichiarazione od elezione nel modo prescritto per l'attore, e non vi abbia provveduto col controricorso.

Il giudice può consentire al convenuto di dare la risposta o produrre i documenti ad una udienza successiva, cui differirà la causa.

Le istanze e difese ulteriori possono proporsi oralmente o per iscritto nelle udienze successive a cui sia eventualmente rinviata la causa.

Art. 14.

Le dichiarazioni di domiclio o di residenza e le elezioni di domicilio, le domande e le difese proposte oralmente sono riferite sommariamente nel processo verbale della causa, il quale è sottoscritto dal giudice e dal cancelliere.

Quando le domande o le difese siano proposte per iscritto, questo si presenta in doppio originale. Il giudice appone la sua firma sugli originali, e uno di essi è rimesso all'altra parte. Questa disposizione non si applica alle domande proposte nel ricorso.

Art. 15.

I documenti presentati da una parte sono comunicati all'altra. Ove questa chieda di prenderne visione, il giudice può rinviare la causa ad altra udienza, ed ordinare che i documenti stessi restino depositati nella cancelleria per il termine da lui fissato.

Art. 16.

Sulle domande per l'ammissione di mezzi istruttori, il giudice provvede con ordinanza nell'udienza o nel giorno successivo.

Le ordinanze non emesse sull'accordo delle parti possono impugnarsi avanti il Tribunale nel termine di tre giorni da quello da cui furono pronunziate o da quello della notificazione nel caso di contumacia, ma il giudice può dichiararle esecutive, non ostante gravame.

Il giudice provvede per l'esecuzione degli atti di istruzione con la maggiore celerità di procedura, e può ordinarli anche di ufficio.

Art. 17.

Gli interrogatori possono proporsi oralmente o per iscritto.

Quando non sia contrastata l'ammissione degli interrogatori, il giudice

può ordinare all'interrogato, che sia presente, di rispondervi immediatamente.

Se sia contrastata l'ammissione degli interrogatori, e questi siano stati proposti oralmente, il giudice determina nella ordinanza in modo preciso i fatti sui quali si deve rispondere.

Art. 18.

Il giuramento decisorio può essere deferito dalla parte personalmente o per mezzo del procuratore che la rappresenta. Il mandato deve essere speciale per quest'oggetto, salvo che la parte sottoscriva l'atto col quale è deferito.

La formula del giuramento può essere proposta oralmente o per iscritto; la formola proposta oralmente è ridotta in iscritto nel processo verbale di causa.

Se la parte cui è deferito il giuramento non sia presente, o chieda un termine per fare osservazioni sull'ammissione o sulla formula del giuramento, il giudice stabilisce all'uopo l'udienza.

Il giudice potrà, ove occorra, modificare la formula proposta dalla parte, ma il deferente ha, in tal caso, diritto di revocare il giuramento.

Art. 19.

La prova testimoniale può essere dedotta oralmente o per iscritto. Quando sia dedotta oralmente, il giudice, nell'ordinanza o nella sentenza che ammette la prova, determina i fatti da provarsi.

Chi deduce la prova deve indicare i nomi dei testimoni, che possono deporre sui fatti dedotti a prova, mediante atto anteriore al provvedimento che ammette la prova.

La stessa disposizione si applica a chi intende valersi della prova contraria. Egli però può chiedere un termine per indicare il nome dei testimoni, e, se voglia provare fatti nuovi, deve entro lo stesso termine articolarli.

Il termine per fare gli esami è di giorni sessanta, salvo che per ragioni speciali sia stabilito un altro termine.

Il termine decorre dalla notificazione del provvedimento che ammette la prova.

I testimoni sono citati per biglietto.

Art. 20.

Occorrendo accertamenti tecnici, il giudice, prima di emettere l'ordinanza, ne riferisce al presidente che designa per la loro esecuzione uno dei componenti del Tribunale indicati ella lettera *d*) dell'art. 34 del decreto Luogotenenziale 20 novembre 1916, n. 1664.

In casi eccezionali, il giudice può anche nominare un tecnico per i rilievi necessari, la descrizione dei luoghi e la constatazione dello stato di fatto.

Art. 21.

Quando si debba procedere alla verificazione di scritture, il giudice ne ordina il deposito in cancelleria.

Art. 22.

Quando sia impugnato come falso un documento, si procede avanti al Tribunale delle acque a norma degli articoli 296 e seguenti del Codice di procedura civile, in quanto siano applicabili.

Art. 23.

Il giudice pei mezzi istruttori, per le misure di conservazione e per altri simili provvedimenti da compiersi fuori di Roma, può delegare le autorità giudiziarie del Regno.

Art. 24.

Quando si debba dare cauzione, questa è presentata al giudice e l'atto è ricevuto dal cancelliere, salvo il disposto dell'art. 331 Codice procedura civile.

Art. 25.

Il giudice può in qualunque momento del processo ordinare la comparizione personale delle parti, le quali sono interrogate separatamente o in confronto fra loro, secondo le circostanze.

Delle domande e delle risposte si fa processo verbale.

Qualora dall'esame delle parti si manifesti la possibilità di transigere o conciliare la lite, il giudice interpone all'uopo i suoi uffici.

Se la conciliazione riesce, se ne redige verbale, che è esecutivo contro le parti intervenute.

Art. 26.

Chi abbia interesse nella causa può intervenirvi, fino a che non si sia provveduto per la rimessione delle parti al Tribunale a norma dell'art. 32.

L'Amministrazione dello Stato può sempre intervenire, nelle cause, anche fra privati, che comunque si riferiscano ad acque pubbliche.

La parte che vuole chiamare in causa un terzo, a cui creda comune la controversia, deve dichiararlo all'altra parte prima del provvedimento predetto. Il giudice stabilisce un termine per la citazione del terzo.

Art. 27.

Quando nella prima risposta il convenuto domandi di chiamare in causa un garante, il giudice accorda un termine per citarlo.

Se la domanda non sia fatta nella prima risposta, o la citazione del garante non sia eseguita nel termine stabilito, l'istanza in garantia è separata dalla causa principale.

Art. 28.

Qualora sorgano controversie sull'intervento in causa o sulla chiamata in garantia o su altre questioni incidentali, il giudice provvede con ordinanza, soggetta ad impugnativa dinanzi al tribunale, nei tre giorni successivi alla notificazione, e che può essere dichiarata esecutiva non ostante gravame.

Art. 29.

Se il ricorrente non deposita il ricorso e i documenti a norma dell'articolo 10, il ricorso si ha come non proposto.

Il convenuto può nei tre giorni successivi depositare la copia del ricorso a lui notificata, e gli eventuali documenti, e chiedere che sia delegato il giudice.

Se proponga domande riconvenzionali deve notificarle al ricorrente personalmente.

Se all'udienza fissata nel ricorso il convenuto, il quale non sia stato citato in persona propria, non compaia, il giudice dispone che sia rinnovata la notificazione del ricorso per l'udienza che fissa, ed alla quale rinvia la causa.

Nella nuova notificazione deve essere avvertito il convenuto che, non comparendo, la causa sarà proseguita in sua contumacia.

Art. 30.

Il contumace può, sino alla sentenza definitiva, comparire e proporre le sue ragioni, ma avranno effetto le altre sentenze già pronunziate nel giudizio.

Se il contumace comparisca scaduto il termine per controdedurre la prova testimoniale, o far seguire la prova contraria, non può valersi di questo mezzo di prova.

In qualunque tempo comparisca il contumace, si ha per non avvenuta la ricognizione di cui all'art. 283 del Codice di procedura civile, sempre che nel primo atto neghi specificatamente la scrittura o dichiari di non riconoscere quella attribuita ad un terzo.

Art. 31.

Il ricorrente nel corso del giudizio contumaciale non può prendere conclusioni diverse da quelle contenute nell'atto di citazione.

Parimente il convenuto, se abbia proposto domande riconvenzionali, non può prendere conclusioni diverse da quelle contenute nell'atto da lui fatto notificare all'attore.

Art. 32.

Compiuta l'istruttoria o se le parti dichiarino di non aver bisogno di procedere ad istruzione, sono presentate al giudice le conclusioni definitive, e questi rimette le parti ad udienza fissa del tribunale con provvedimento inserito nel processo verbale, e non soggetto a notificazione alle parti o ai procuratori presenti.

Le parti non sono ammesse dopo tale provvedimento a produrre nuovi documenti e a variare le conclusioni già prese ma possono presentare memorie scritte.

Art. 33.

All'udienza fissata, il giudice delegato fa la relazione della causa.

Dopo la relazione, se le parti si facciano rappresentare da un procuratore o da un avvocato, questi può essere ammesso a svolgere succintamente il proprio assunto.

Per la pronunziazione e la pubblicazione delle sentenze si osservano le norme stabilite negli articoli 356 a 360 e 366 del Codice di procedura civile.

Il cancelliere comunica alle parti il dispositivo delle ordinanze e delle sentenze definitive od incidentali, restando a cura della parte, che creda di rendersi diligente, di notificare all'avversario il provvedimento mediante consegna di copia integrale di esso nella forma stabilita per la notificazione degli atti di citazione.

Art. 34.

Le azioni possessorie e quelle di denuncia di nuova opera e di danno temuto sono proposte con ricorso al presidente del tribunale che delega con ordinanza il pretore del luogo per gli accertamenti necessari, con ac-

cesso sul luogo, e per gli altri provvedimenti contemplati nell'art. 940 del Codice di procedura civile.

L'ordinanza è notificata dal ricorrente alla controparte con citazione a comparire innanzi al pretore, che, eseguiti gli accertamenti o dati i provvedimenti occorrenti, rimette gli atti e rinvia le parti al tribunale, fissando il giorno della comparizione dinanzi al giudice che sarà delegato dal presidente.

Se sia già stato istituito il giudizio petitorio e nominato il giudice delegato, ogni reclamo relativo al possesso è proposto al giudice delegato.

Art. 35.

Le spese del giudizio e gli onorari sono liquidati nella sentenza sulla nota che le parti, o i loro procuratori, debbono unire agli atti.

In caso di omissione della nota, la liquidazione è fatta dal giudice delegato, con provvedimento non suscettibile di reclamo.

Le spese della liquidazione e della notificazione del provvedimento sono a carico della parte o del procuratore negligente.

I diritti di procuratore saranno determinati in base al titolo III della tabella allegata alla legge 7 luglio 1901, n. 283.

L'onorario d'avvocato sarà fissato di volta in volta dal tribunale o dal giudice delegato, tenendo presente l'importanza e la complessità della causa.

Art. 36.

Qualunque istanza è perenta se per il corso di un anno non siasi fatto alcun atto di procedura.

Art. 37.

Non sono ammesse altre nullità di forma degli atti del procedimento, fuorchè quelle che lasciano assoluta incertezza sulle persone, sull'oggetto dell'atto, sul luogo o sul tempo della comparizione, ovvero che concernono l'essenza dell'atto.

Le nullità degli atti di citazione sono sanate con la comparizione del citato, senza pregiudizio dei diritti quesiti anteriormente alla comparizione, salvo il disposto del capoverso dell'art. 145 del Codice di procedura civile.

Art. 38.

Gli atti ed i provvedimenti relativi ai giudizi di competenza del tribunale delle acque pubbliche sono soggetti alle tasse di bollo e di registro stabilite per gli atti e i provvedimenti relativi ai giudizi delle Corti di appello.

Per l'apposizione delle marche da bollo sugli originali delle difese scritte e delle comparse da scambiarsi fra le parti si osservano le norme vigenti per i giudizi davanti ai tribunali ed alle Corti di apepllo. Le marche dovranno avere lo stesso valore della carta bollata, su cui sono scritti gli originali.

Capo III.

Disposizioni speciali per i ricorsi indicati nelle lettere D ed E dell'art. 35 del Decreto Luogotenenziale 20 novembre 1916, n. 1664.

Art. 39.

Il ricorso è notificato, nei termini di cui al primo capoverso dell'art. 35 del decreto Luogotenenziale 20 novembre 1916, n. 1664, tanto all'autorità dalla quale è emanato l'atto o provvedimento impugnato, quanto alle persone alle quali l'atto o provvedimento direttamente si riferisce.

Art. 40.

La notificazione dell'atto o provvedimento amministrativo è fatto mediante consegna o trasmissione di una copia di esso in forma amministrativa.

In mancanza di disposizioni per la notificazione in questa forma nei regolamenti dell'Amministrazione da cui l'atto o provvedimento emana, la notificazione si fa o a mezzo della posta, a norma dell'art. 5, o per mezzo di ufficiale giudiziario o di messo comunale, alla persona interessata, o ad uno di sua famiglia, addetto alla casa o al servizio, nella residenza, o nel domicilio o nella dimora.

La relazione della notificazione, redatta in doppio originale, è datata e sottoscritta dall'ufficiale giudiziario o dal messo, e dal consegnatario: se questi non può o non vuole sottoscrivere ne sarà fatta menzione.

Un originale della relazione è rilasciato all'interessato e l'altro è consegnato all'autorità che ha emanato l'ordine della notificazione.

Per la notificazione di cui sopra si osservano inoltre, in quanto siano applicabili, le disposizioni del Codice di procedura civile, relative alla notificazione della citazione.

Art. 41.

Qualora si pretenda che un atto o provvedimento amministrativo offenda interessi di individui e di enti giuridici, i quali, non essendo direttamente contemplati nell'atto o provvedimento medesimo, non ne abbiano avuto notificazione nelle forme prescritte dagli articoli precedenti, il ter-

mine per ricorrere al tribunale decorre dal giorno della pubblicazione di un estratto di quell'atto o provvedimento nella *Gazzetta ufficiale* del Regno, o nel *Foglio* degli annunzi legali della Provincia.

Art. 42.

Almeno cinque giorni prima che scada il termine per la comparizione, assegnato nel ricorso, il ricorrente deve depositare il ricorso col provvedimento definitivo impugnato, sotto pena di decadenza.

La mancanza del deposito del provvedimento impugnato non importa decadenza, se dipenda dall'impossibilità di produrlo a causa del rifiuto dell'Amministrazione alla domanda di rilascio della copia di esso. Il rifiuto dell'Amministrazione si fa constare con verbale di ufficiale giudiziario, da depositarsi insieme col ricorso.

Art. 43.

Il ricorso non ha effetto sospensivo.

L'esecuzione tuttavia dell'atto o del provvedimento può essere sospesa per gravi ragioni, con decreto motivato del giudice delegato, ad istanza del ricorrente.

Le domande di sospensione sono proposte nel ricorso, o mediante istanza diretta al giudice delegato. In questo secondo caso l'istanza deve essere notificata agli interessati ed all'Amministrazione, i quali, nel termine di giorni dieci da tale notifica, possono presentare istanze o memorie al giudice delegato. Prima che sia spirato tale termine non potrà pronunziarsi sulla domanda di sospensione.

Art. 44.

L'autorità che ha emanato il provvedimento impugnato può farsi rappresentare, all'udienza del giudice delegato o del tribunale, oltrechè dall'avvocatura erariale, da un commissario scelto tra i funzionari di grado non inferiore a quello di capo divisione del corrispondente Ministero.

Art. 45.

Se il giudice delegato riconosce che l'istruzione dell'affare è incompleta, o che i fatti affermati nell'atto o nel provvedimento impugnato sono in contraddizione coi documenti, può richiedere alla Amminisrazione interessata nuovi schiarimenti e documenti; ovvero ordinare alla stessa di fare nuove verificazioni, autorizzando le parti ad assistervi ed anche a produrre determinati documenti.

Per i necessari rilievi tecnici, la descrizione dei luoghi e la constatazione dello stato di fatto, possono essere incaricati uno o più funzionari tecnici dello Stato.

Art. 46.

Se il tribunale riconosce infondato il ricorso lo rigetta.

Se lo accoglie per motivi di incompetenza, annulla l'atto o il provvedimento impugnato e rimette l'affare all'autorità amministrativa competente.

Se lo accoglie per altri motivi, annulla l'atto o il provvedimento, salvo ulteriori provvedimenti dell'autorità amministrativa, e nei casi di cui alla lett. *d*) dell'art. 35 del decreto Luogotenenziale 20 novembre 1916, n. 1664, decide anche nel merito.

Le decisioni del tribunale sono comunicate all'autorità cui riguardano per mezzo del Ministero, dal quale queste dipendono, ed a cui devono essere subito trasmesse dalla cancelleria del tribunale.

CAPO IV.

Mezzi per impugnare le sentenze.

Art. 47.

Le sentenze pronunziate in contraddittorio od in contumacia dal tribunale delle acque pubbliche possono essere revocate dallo stesso tribunale sull'istanza della parte nei casi indicati nell'art. 494 del Codice di procedura civile.

Il termine per proporre la revocazione è di giorni trenta con la decorrenza fissata dal capoverso dell'art. 497 dello stesso Codice pei casi in tale capoverso considerati, e negli altri casi dalla notificazione della sentenza.

Art. 48.

Chi vuole agire per revocazione deve provare con quietanza del ricevitore di avere eseguito il deposito di L. 100, che sarà incamerato se l'istanza sia rigettata.

Art. 49.

Per il ricorso alle sezioni unite della Corte di cassazione, previsto dall'art. 35 del decreto Luogotenenziale 20 novembre 1916, numero 1664, per incompetenza od eccesso di potere, a termini dell'art. 3 della legge 31

marzo 1877, n. 3761, o per violazione della legge, ai sensi dell'art. 517, n. 3, Codice procedura civile, si osservano le norme del capo V, titolo V, libro I del Codice di procedura civile.

Le sentenze emesse dal tribunale per disporre atti d'istruzione, o per risolvere contestazioni incidentali possono essere impugnate soltanto con la sentenza definitiva.

I termini indicati nell'articolo 518 del predetto Codice sono ridotti alla metà.

Art. 50.

Per la rettificazione delle sentenze pronunziate dal tribunale delle acque pubbliche si osserva il disposto dell'art. 473 del Codice di procedura civile.

La rettificazione può essere domandata anche pei casi previsti nei numeri 4, 5 e 6 dell'art. 517 del Codice di procedura civile.

Le correzioni, in casi di dissenso, sono proposte con ricorso, a norma dell'art. 8.

Capo V.

Esecuzione delle sentenze.

Art. 51.

Le sentenze del tribunale sono esecutive a norma dell'art. 554 del Codice di procedura civile.

Il ricorso per cassazione a norma dell'art. 35 del decreto Luogotenenziale 20 novembre 1916, n. 1664, non ne sospende l'esecuzione.

Per l'esecuzione si osservano le norme stabilite dal libro II del Codice di procedura civile.

Art. 52.

L'esecuzione delle decisioni emesse sui ricorsi di cui alle lettere *d*) ed *e*) dell'art. 35 del decreto Luogotenenziale 20 novembre 1916, n. 1664, si fa in via amministrativa, eccetto che per la parte relativa alle spese.

L'estratto della decisione in forma esecutiva per la parte riguardante la condanna alle spese non può essere rilasciato se non a chi abbia diritto a tale pagamento, facendosene menzione in fine dell'originale e dell'estratto.

Questo deve essere intitolato in nome del Re e terminare con la formula stabilita dall'art. 556 del Codice di procedura civile.

CAPO VI.

Disposizioni sul gratuito patrocinio.

Art. 53.

Le disposizioni contenute nel R. decreto 6 dicembre 1865, n. 2627, e nella legge 19 giugno 1880, n. 5536, alleg. *D*, sul gratuito patrocinio, sono estese alle cause ed ai ricorsi da trattarsi innanzi al tribunale delle acque pubbliche, con le modificazioni che seguono.

La concessione del gratuito patrocinio è deliberata dalla Commissione per il gratuito patrocinio esistente presso la Corte di cassazione di Roma.

Art. 54.

Pei ricorsi indicati nelle lettere *d*) ed *e*) del decreto Luogotenenziale 20 novembre 1916, n. 1664, il presidente della Commissione può, nei casi di urgenza, concedere in via provvisoria l'ammissione al gratuito patrocinio, salvo a sottoporre l'affare alla Commissione nella prima adunanza.

Qualora la Commissione non ratifichi il decreto di ammissione provvisoria, il ricorrente è tenuto, sotto pena di decadenza, nel termine di giorni trenta dalla comunicazione del decreto definitivo della Commissione, a rettificare nei rapporti del bollo il ricorso e gli atti prodotti ed effettuare il deposito dell'occorrente carta bollata.

CAPO VII.

Disposizioni generali e transitorie.

Art. 55.

Per tutto ciò che non sia stato regolato dalle disposizioni del presente decreto si osserveranno le norme del Codice di procedura civile, dell'ordinamento e del regolamento giudiziario, approvati con RR. decreti 6 dicembre 1865, n. 2626, e 14 dicembre 1865, n. 2641, e delle successive leggi modificatrici ed integratrici, in quanto siano applicabili.

Art. 56.

Le cause relative alle materie indicate nelle lettere *a*), *b*), *c*) ed *f*) dell'articolo 35 del decreto Luogotenenziale 20 novembre 1916, n. 1664, che al 1° febbraio 1917 siano pendenti davanti ad una qualsiasi magistratura del Regno, escluse le Corti di cassazione, e non siano ancora passate in decisione, saranno cancellate dal ruolo, e portate alla cognizione del tribunale delle acque pubbliche sulla istanza della parte diligente mediante ricorso.

Le istanze non riassunte nel termine di un anno, decorrente dal 1° febbraio 1917, o dalla successiva cancellazione dal ruolo della causa cui si riferiscono, saranno perenti.

Nel giudizio che seguirà dinanzi al tribunale manterranno i loro effetti le sentenze pronunciate e le prove che risultino dagli atti.

Art. 57.

Per le cause che al 1° febbraio 1917 si trovino in decisione presso un giudice di primo grado, o da questo già siano state decise, l'appello dalle relative sentenze sarà prodotto innanzi al tribunale delle acque pubbliche, nei termini stabiliti dall'art. 485 del Codice di procedura civile, nei modi e con le forme stabilite nel Capo II del presente regolamento.

Art. 58.

Le cause che al 1° febbraio 1917 siano pendenti davanti ad una Corte di cassazione saranno decise dalla Corte stessa.

Se questa annulli la sentenza impugnata, ed ordini il rinvio della causa, questa sarà esaminata in sede di rinvio dal tribunale delle acque pubbliche, e contro la sentenza non sarà ammesso altro ricorso che quello preveduto nell'art. 35 del decreto Luogotenenziale 20 novembre 1916, n. 1664.

Art. 59.

Per le cause che al 1° febbraio 1917 si trovino in decisione presso un giudice di secondo grado, o da questo siano state decise, il ricorso per cassazione delle relative sentenze sarà proposto alla Corte di cassazione competente.

Se la sentenza sia cassata, il giudizio di rinvio sarà istituito avanti il tribunale delle acque pubbliche, e contro la sentenza non sarà ammesso altro ricorso che quello preveduto nell'art. 35 del decreto Luogotenenziale 20 novembre 1916, n. 1664.

La stessa norma sarà osservata per i giudizi di rinvio non ancora istituiti per annullamento pronunciato prima del 1° febbraio 1917.

Art. 60.

I ricorsi relativi alle materie indicate nelle lettere *d*) ed *e*) dell'art. 35 del decreto Luogotenenziale 20 novembre 1916, n. 1664, che al 1° febbraio 1917 siano pendenti innanzi alle sezioni giurisdizionali del Consiglio di Stato, e non siano ancora passati in decisione, saranno trasmessi d'ufficio dai presidenti delle due sezioni alla cancelleria del tribunale delle acque pubbliche.

Il presidente del tribunale nominerà il giudice delegato, e fisserà la udienza per la comparizione delle parti, con ordinanza di cui sarà data comunicazione a cura del cancelliere.

Visto, d'ordine di S. A. R. il Luogotenente Generale di S. M. il Re:

Il ministro dei lavori pubblici
BONOMI.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 2 *febbraio* 1917, *n.* 113 *relativo alla istituzione di un Commissariato generale per i carboni alla dipendenza di un Comitato di ministri* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;
Vista la legge 22 maggio 1915, n. 671;
Udito il Consiglio dei ministri;
Sulla proposta del presidente del Consiglio dei ministri;
Abbiamo decretato e decretiamo:

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 3 febbraio 1917, n. 28.

Art. 1.

Per la durata della guerra, le attribuzioni del Governo, per quanto ha rapporto coll'approvvigionamento dei carboni e colla loro distribuzione alle Amministrazioni civili e militari dello Stato, esclusa la R. marina, nonchè ai privati, sono esercitate da un Comitato composto dai ministri dell'interno, della guerra, e per esso dal sottosegretario per le armi e munizioni, dei trasporti marittimi e ferroviari, dell'industria, commercio e lavoro e dal ministro senza portafoglio on. Leonida Bissolati.

È istituito, alla dipendenza del Comitato predetto, un Commissariato generale pei carboni.

Art. 2.

Il commissario generale pei carboni provvede:

a) all'acquisto ed imbarco in Inghilterra ed in America dei carboni occorrenti alle Amministrazioni di Stato, alle industrie che dallo Stato sono rifornite, nonchè all'acquisto ed all'imbarco dei carboni concessi ai privati consumatori o commercianti. Il commissario generale per tale compito si vale del « Servizio degli approvvigionamenti » delle ferrovie dello Stato;

b) al trasporto dall'Inghilterra e dall'America ai porti italiani dei carboni acquistati, o comunque ceduti, e, nei limiti dei mezzi disponibili, dei carboni pei quali i privati consumtori e commercianti, faranno richiesta. Il commissario generale per tale compito dispone di navi di proprietà, requisite o sequestrate, che sono in mano dello Stato, o noleggiate a tempo o per viaggi singoli. Il commissario generale perciò viene incaricato della dirigenza dello « Esercizio Navigazione » delle ferrovie dello Stato, che passerà temporariamente alla sua diretta dipendenza, conservando tutti i servizi affidatigli dalla R. marina e da altre Amministrazioni dello Stato. Con deliberazione del Comitato dei ministri di cui all'art. 1°, il commissario potrà eventualmente essere incaricato della gestione e dirigenza delle navi, adibite al trasporto di materiali per conto del Sottosegretariato armi e munizioni;

c) allo sbarco dei carboni ed alla loro rispedizione alle pubbliche Amministrazioni ed ai privati, oppure ai depositi speciali che saranno gestiti dalle ferrovie dello Stato, o da appositi uffici dipendenti dal commissario; il commissario generale per tale compito si vale degli uffici esistenti in ogni porto, che provvedono per conto delle varie Amministrazioni dello Stato, a mezzo di un dirigente che in ogni porto sarà incaricato dal commissario di sorvegliare e coordinare il funzionamento di detti uffici in ordine al rapido scarico delle navi che trasportano per conto dello Stato ed alla migliore utilizzazione delle aree e dei galleggianti a disposizione dei detti uffici o delle imprese che ne dipendono;

d) alla ripartizione, tenuto conto delle relative urgenze, fra le varie Amministrazioni dello Stato e di privati, dei carboni disponibili, importati od eventualmente requisiti; il commissario generale, per tale compito, si vale delle proposte del Comitato centrale di cui al decreto Luogotenenziale 9 novembre 1916, numero 1510, e delle richieste motivate delle Amministrazioni di Stato, e nei casi urgenti provvede di sua iniziativa;

e) allo studio di proposte al Comitato dei ministri di cui all'art. 1, relative ai provvedimenti eventualmente necesari per modificare o coordinare i poteri e le attribuzioni conferiti ad enti civili e militari, in ordine alla distribuzione dei carri, specialmente nei porti.

Art. 3.

Le norme occorrenti a regolare i rapporti fra il commissario generale e le Amministrazioni i di cui uffici o servizi passano alla dipendenza del commissario stesso o che da questi debbano ricevere direttive o che al medesimo debbono fornire dati e notizie, saranno approvate dal Comitato dei ministri, di cui all'articolo 1.

Il commissario generale assiste alle riunioni della Commissione pel traffico marittimo di cui al decreto Luogotenenziale 16 luglio 1916, n. 879, e delle Sottocommissioni che ne dipendono.

Spetta soltanto al commissario generale la facoltà di ordinare la requisizione dei combustibili minerali, esclusi quelli nazionali, per sopperire ai bisogni delle pubbliche Amministrazioni civili e militari e di quelle industrie che, a giudizio del Comitato

dei ministri, di cui all'art. 1°, nell'interesse dello Stato, occorre sussidiare di preferenza.

Il commissario generale approva i prezzi massimi di vendita dei carboni minerali, esclusi quelli nazionali, sulla proposta del Comitato centrale di cui al decreto Luogotenenziale 9 novembre 1916, n. 1510.

Art. 4.

Il commissario generale pei carboni è nominato con decreto Reale, su proposta del presidente del Consiglio, sentito il Consiglio dei ministri, e può essere sostituito colla stessa procedura.

Egli ha i poteri di emettere ordinanze per l'esecuzione di provvedimenti di sua spettanza e d'impartire ogni disposizione in tal senso, secondo le deliberazioni di massima del Comitato dei ministri di cui all'art. 1°, verso il quale egli è direttamente responsabile.

I prefetti e le autorità locali dovranno dare esecuzione alle ordinanze ed alle disposizioni emesse come sopra.

Egli può avere le funzioni di commissario del Governo, agli effetti dell'art. 59 dello Statuto del Regno.

Art. 5.

Alle funzioni direttive o speciali negli uffici del Commissariato generale si provvede mediante nomine da farsi con decreto dei ministri di cui all'art. 1° sulla proposta del commissario generale.

Il personale del detto Commissariato sarà costituito da funzionari dello Stato e delle ferrovie dello Stato in attività di servizio, o a riposo, da ufficiali o militari dichiarati non idonei alle fatiche di guerra o di classi anziane, da ufficiali di corpi non combattenti e da cittadini esperti, nominati per la durata della guerra, i quali assumono i doveri e le responsabilità dei pubblici funzionari e sono considerati tali ad ogni effetto di legge. Le nomine delle persone estranee all'Amministrazione, nei limiti del bisogno del servizio, saranno fatte colle norme della legge 11 giugno 1897, n. 182, concernente l'assunzione in servizio di impiegati avventizi.

Art. 6.

Per le spese di acquisto e requisizione dei carboni nonchè per quelle di noleggio di navi estere e nazionali è autorizzata l'istituzione d'un conto corrente fra il tesoro dello Stato ed il Commissàriato generale pei carboni fino al limite massimo di lire 50 milioni.

Al detto conto corrente saranno versate le somme dovute dalle Amministrazioni dello Stato per quelle delle indicate spese fatte per loro conto, nonchè le altre corrisposte dai privati quale prezzo del carbone, dei trasporti e prestazioni loro fornite.

Il Commissariato generale, secondo norme che saranno stabilite con decreto del ministro del tesoro, disoprrà di detti fondi e curerà l'incasso delle somme dovute dalle diverse Amministrazioni e dai privati per forniture di carboni, per trasporti e prestazioni, rassegnando periodicamente, al Comitato dei ministri ed al ministro del tesoro, resoconti degli impegni assunti e dei pagamenti effettuati.

Art. 7.

Con decreti del ministro del tesoro saranno stanziati nello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro i fondi occorrenti per l'impianto ed il funzionamento del Commissariato generale pei carboni.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 2 febbraio 1917.

TOMASO DI SAVOIA.

BOSELLI.

Visto, *Il Guardasigilli*: SACCHI.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 2 *febbraio* 1917, *che incarica il cav. di Gran Croce, ing. Riccardo Bianchi, delle funzioni di R. commissario generale per i carboni* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Visto il decreto Luogotenenziale 2 febbraio 1917, n. 113, relativo alla istituzione di un Commissariato generale pei carboni alla dipendenza di un Comitato di ministri;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del presidente del Consiglio dei ministri;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Il cav. di Gran Croce ing. Riccardo Bianchi è incaricato delle funzioni di commissario generale pel carbone di cui al decreto Luogotenenziale 2 febbraio 1917, n. 113.

Il presente decreto sarà inviato alla Corte dei conti per la registrazione.

Dato a Roma, addì 2 febbraio 1917.

TOMASO DI SAVOIA.

BOSELLI.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 3 febbraio 1917, n. 28.

COMUNICATO

Si rende noto al personale che dalla sottoscrizione aperta dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato a favore delle famiglie bisognose dei cittadini chiamati alle armi per la guerra e della Croce Rossa, è stata prelevata, per le erogazioni relative al mese di gennaio 1917, la somma di L. 108.000, di cui L. 36,000, e cioè il terzo, sono state assegnate al signor presidente del Comitato centrale dell'Associazione italiana della Croce Rossa, previa detrazione di L. 900 che si sono versate all'Opera dello « Scalda-rancio », e L. 72,000, corrispondenti agli altri due terzi, sono state assegnate ai signori prefetti del Regno, proporzionalmente alle popolazioni delle provincie, perchè provvedano a distribuirle fra i singoli comitati locali seguendo analogo criterio.

Complessivamente è stata pertanto erogata, per il periodo dal luglio 1915 al gennaio 1917, la somma di L. 2.112.000.

Ordine di servizio N. 10. (C.).

Trasporti per conto delle Società cooperative di consumo fra gli agenti ferroviari.

La « Società Cooperativa di consumo fra i ferrovieri di Portonaccio » è ammessa a fruire, per le proprie spedizioni, della tariffa ridotta applicabile ai trasporti eseguiti per conto delle Società Cooperative ferroviarie, sotto l'osservanza delle norme e delle condizioni stabilite dal regolamento, di cui l'ordine di servizio numero 167-1911.

Il nome della predetta Società cooperativa deve, pertanto, essere aggiunto, alla sede opportuna, nell'elenco allegato *A* al citato regolamento.

(*Distribuito agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22).

Ordine di servizio N. 11. (C.).

Servizio cumulativo con la ferrovia Massa Marittima - Follonica Porto.

(Vedi ordine di servizio N. 193-1916).

Con riferimento al comma *m*) della parte III dell'ordine di servizio n. 193-1916, si avverte che la ferrovia Massa Marittima-Follonica Porto ha pubblicato una tabella per l'applicazione degli aumenti del 23 % per la grande velocità e del 21 % per la piccola velocità accelerata ed ordinaria, stabiliti sui prezzi di trasporto relativi al proprio percorso.

La detta tabella è stata distribuita dall'ufficio contabilità prodotti di Firenze.

(*Distribuito agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22).

Ordine di servizio N. 12 (C.).

Biglietti di abbonamento per studenti.

(Vedi Ordini di servizio N. 391-1913; 153-1914; 2-1916).

Negli elenchi pubblicati coll'Ordine di Servizio n. 2-1916 e precisamente nell'allegato *B* dovranno aggiungersi nelle sedi op-

portune i seguenti Istituti scolastici previsti dall'allegato n. 6 *B* alle Tariffe pel rilascio di biglietti di abbonamento a prezzo ridotto per studenti.

ISTITUTI PAREGGIATI.

Ginnasio di Ala.
Istituto tecnico di Barletta.
Scuole tecniche di Cittadella, Martina Franca, Oneglia, Oristano, Piombino, Sassocorvaro, Sessa Aurunca, Terlizzi, Tolmezzo, Torre del Greco, Vittorio Veneto.
Scuola tecnica femminile di Volterra.
Scuola normale maschile di Frascati.
Scuola normale femminile di Alì Narina.
Scuola normale di Lucera, Roma (P. Fonseca).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8 *e* 9 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di servizio N. 13. (M. e C.).

Servizio cumulativo con la linea Lecce-Francavilla Fontana e diramazione Novoli-Nardò Centrale e con la ferrovia Nardò-Tricase-Maglie, esercitate dalla Società delle ferrovie Salentine:

(Vedi Ordine di Servizio N. 172-1913).

In seguito ad accordi intervenuti con la Società delle ferrovie Salentine è rimasto convenuto che, a cominciare dal 12 febbraio 1917, i trasporti a G. V., P. V. Acc. e P. V. O. in partenza dalla stazione comune di Lecce o da stazioni delle F. S. oltre Lecce verso Foggia ed oltre per stazioni della ferrovia Nardò-Tricase-Maglie e viceversa, pei quali la via più breve sia determi-

nata dal transito di Nardò Centrale, debbano essere istradati con alternativa quadrimestrale per l'una e per l'altra delle vie di Novoli e di Zollino, in analogia a quanto è già stabilito per i trasporti fra Lecce e Nardò Centrale (art. 16, punto I dell'O. S. 172-1913).

A ciò si fa eccezione per i trasporti da e per le stazioni di Tuturano, S. Vito dei Normanni, Carovigno, Ostuni, Cisternino, Mola di Bari, Molfetta, Trinitapoli, Candida ed Ortanova, per i quali, pur essendo la via più breve — nei riguardi di alcune stazioni della linea Nardò-Tricase-Maglie — determinata dal transito di Nardò Centrale, dovrà sempre seguirsi, per l'inoltro fino al transito medesimo o viceversa, la via di *Zollino* (ferrovie dello Stato) perchè più breve di un chilometro di quella di Novoli (ferrovie Salentine).

In conseguenza di quanto sopra devono essere apportate le seguenti modificazioni ed aggiunte all'O. S. 172-1913.

A pagina 394 sostituire il penultimo capoverso dell'art. 11 col seguente:

« In relazione quindi al punto *a)* i trasporti in servizio cumu-
« allacciate, oltre Francavilla Fontana, e le stazioni della linea
« Nardò-Tricase-Maglie, per i quali la via più breve è determinata
« dal transito di Maglie, devono sempre percorrere la linea F. S.
« di Brindisi-Zollino-Maglie e non mai la linea Francavilla-Lecce.

A pagina 399 nel punto II dell'art. 16 aggiungere in fine il seguente alinea:

« I trasporti a G. V., P. V. Acc. e P. V. O., in partenza dalla
« stazione comune di Lecce per stazioni della ferrovia Nardò-Tri-
« case-Maglie e viceversa, pei quali la via più breve sia determi-
« nata dal transito di Nardò Centrale, dovranno essere istradati
« con alternativa quadrimestrale, per le vie di Nardò e Zollino,
« osservando le stesse norme e condizioni di cui al punto I;

A pag. 399 e 400 sostituire col seguente, il punto III dell'articolo 16:

« III. - I trasporti a G. V., P. V. Acc. e P. V. O. in servizio
« cumulativo fra la Rete dello Stato e le stazioni esclusive della
« Società Concessionaria, escluse quindi le stazioni comuni di

« Francavilla Fontana, Lecce, Maglie e Nardò Centrale, si esegui-
« ranno e tasseranno per quello dei transiti di Lecce, Maglie,
« Nardò Centrale e Francavilla Fontana che determina il prezzo
« complessivo più economico, salvo, beninteso, contraria domanda
« del mittente.

« Però i trasporti in servizio cumulativo da stazioni delle F. S.
« oltre Lecce verso Foggia ed oltre per stazioni della ferrovia
« Nardò Tricase-Maglie e viceversa, pei quali la via più breve sia
« determinata dal transito di Nardò Centrale, dovranno essere
« istradati con alternativa quadrimestrale per le vie di Novoli e di
« Zollino con le stesse norme e condizioni di cui al punto I.

« A ciò si fa eccezione per i trasporti da e per le stazioni di Tu-
« turano, S. Vito dei Normanni,, Carovigno, Ostuni, Cisternino,
« Mola di Bari, Molfetta, Trinitapoli, Candida ed Ortanova, i
quali, pur avendo la via più breve — nei riguardi di alcune sta-
« zioni della linea Nardò-Tricase-Maglie — determinata dal tran-
« sito di Nardò Centrale, devono seguire sempre la via di *Zollino*
« (ferrovie dello Stato) la quale è più breve di un chilometro di
« quella di Novoli (ferrovie Salentine).

« Pei trasporti in servizio cumulativo fra le stazioni esclusive
« della Società concessionaria, escluse quindi le stazioni comuni
« di Lecce, Francavilla Fontana, Maglie e Nardò Centrale e le
« stazioni di altre Amministrazioni e linee, oltre la Rete dello
« Stato, ammesse al servizio cumulativo, si osserveranno, fermo
« l'inoltro, rispetto alle ferrovie Salentine, in base alle disposi-
« zioni che precedono, le norme di tassazione e di istradamento vi-
« genti fra la rete dello Stato e le predette Amministrazioni e
« linee ».

Inoltre nell'allegato *B* all'O. S. 172-1913, corrispondente alle pagine 115 e 116 del « Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza — edizione 1° aprile 1915 » si dovrà a pag. 9, nel punto 2° relativo all'istradamento dei trasporti « *Fra stazioni delle ferrovie dello Stato e quelle della linea Nardò-Tricase-Maglie* » sostituire il comma *b*) col seguente:

« Fra stazioni delle F. S. oltre Lecce verso Foggia ed oltre e
« quelle della linea Nardò-Tricase-Maglie, per le quali la via più
« breve è determinata dal transito di Nardò Centrale, devono es-

« sere istradati, fra Lecce e Nardò C., con alternativa quadrime-
« strale per le vie di Novoli e Zollino osservando le condizioni e
« norme stabilite pei trasporti fra le stazioni comuni di Lecce e
« Nardò C., di cui l'ultimo alinea del seguente punto 3°;

« Sono però eccettuati i trasporti da e per le stazioni di Tutu-
« rano, S. Vito dei Normanni, Carovigno, Ostuni, Cisternino, Mola
« di Bari, Molfetta, Trinitapoli, Candida ed Ortanova i quali de-
« vono sempre seguire la via di Zollino (ferrovie dello Stato)
« perchè più breve di un chilometro di quella di Novoli (ferrovie
« Salentine).

A pag. 10, dopo il punto 4° inserire il seguente:

« 5 — *Fra la stazione comune di Lecce e quelle della linea Nardò-Tricase-Maglie.* — I trasporti a G. V., P. V. Acc. e P. V. O.
« fra Lecce e le stazioni della linea Nardò-Tricase-Maglie, pei
« quali la via più breve sia determinata dal transito di Nardò
« Centrale, devono essere istradati con alternativa quadrimestrale
« per la via di Nardò e Zollino, osservando le condizioni e norme
« stabilite pei trasporti fra le stazioni comuni di Lecce e Nardò
« Centrale, di cui l'ultimo alinea del precedente punto 3°;

A pag. 10, il punto 5 prende il N. 6;

A pagina 10, nel punto 6 che diventa 7, sostituire le parole
« per quello dei transiti che determina il prezzo complessivo più
economico » con le parole « in base alle disposizioni di cui ai
punti 1 e 2 ».

Con l'occazione, a chiarimento del comma *b*) dell'articolo 11
dell'ordine di servizio 172-1913, avvertesi che il comma stesso deve
essere così completato:

« *b*) spedizioni in servizio cumulativo da oltre Lecce o da oltre
« Francavilla Fontana per oltre Nardò Centrale sulle linee dello
« Stato e viceversa »;

In conseguenza anche il comma *b*) dell'avvertenza in calce al-
l'elenco delle stazioni della linea Lecce-Francavilla F. e dirama-

zione *Novoli-Nardò* contenuto nel « Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza » deve essere così modificato:

« *b*) spedizioni in servizio cumulativo da oltre Lecce o da « oltre Francavilla Fontana per oltre Nardò Centrale sulle linee « dello Stato e viceversa ».

Nell'allegato vengono riassunte per migliore intelligenza e per la più facile applicazione, da parte delle stazioni interessate, le norme relative all'istradamento dei trasporti, contenute nel presente Ordine di Servizio e in quello N. 172-1913.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9, 21 *e* 22.

Allegato all'Ordine di servizio N. 13-1917.

Tabella A relativa all'istradamento fra le stazioni comuni di Francavilla Fontana, Lecce, Maglie e Nardò Centrale, nonchè da una stazione comune per oltre un'altra comune e viceversa e da oltre per oltre.

(*Art. 11 e 16 dell'Ordine di Servizio 172-1913*).

Da (o viceversa)	a (o viceversa)	Istradamento da seguire
	a) **fra stazioni comuni.**	
1. Lecce	Maglie	Zollino (esclusivo Stato)
2. Maglie	Nardò Centrale	Zollino (esclusivo Stato)
3. Lecce	Francavilla Fontana	Novoli (esclusivo ferrovie Salentine)
4. Francavilla Fontana	Nardò Centrale	Novoli (esclusivo ferrovie Salentine)
5. Id.	Maglie	Novoli Lecce-Zollino (misto)
6. Lecce	Nardò Centrale	Vedi tabella *B*.
	b) **da una stazione comune per oltre un'altra stazione comune e viceversa.**	
7. Francavilla Fontana	oltre Lecce verso Brindisi e verso Zollino (esclusa Nardò)	Brindisi (esclusivo Stato) (1)
8. Id.	oltre Nardò verso Zollino e verso Gallipoli	Brindisi (esclusivo Stato) (1)
9. Id.	oltre Maglie verso Otranto	Brindisi-Zollino (esclusivo Stato) (1)
10. Oltre Francavilla F.na sulle F. S. ed oltre	Lecce	Brindisi (esclusivo Stato) (1)

(1) La tassazione deve farsi in base alla distanza computata sul percorso della linea Lecce-Francavilla e diramazione Novoli-Nardò, in quanto determina la via più breve.

Da	a	Istradamento da seguire
o viceversa		
11. Oltre Francavilla F.na sulle F. S. ed oltre	Nardò Centrale	Brindisi-Zollino (esclusivo Stato) (1)
12. Id. id.	Maglie	Brindisi-Zollino (esclusivo Stato) (1)
13. Lecce	Stazioni della linea Zollino - Gallipoli (esclusa Nardò C.)	Zollino (esclusivo Stato)
14. Id.	oltre Maglie verso Otranto	Zollino (esclusivo Stato)
15. Oltre Lecce verso Foggia	Nardò Centrale	Vedi tabella *B*
16. Id Id.	Maglie	Zollino (esclusivo Stato)
17. Nardò Centrale	oltre Maglie verso Otranto	Zollino (esclusivo Stato)
18. Maglie	Stazioni della linea Zollino-Gallipoli	Zollino (esclusivo Stato)

c) **da oltre una stazione comune per oltre un'altra comune.**

Da	a	Istradamento da seguire
19. Oltre Francavilla F.na sulle F. S. ed oltre	oltre Lecce verso Brindisi o verso Zollino	Brindisi (esclusivo Stato) (1)
20. Id. Id.	oltre Nardò C. sulla Zollino-Gallipoli	Brindisi (esclusivo Stato) (1)
21. Id. id.	oltre Maglie	Brindisi-Zollino (esclusivo Stato) (1)
22. Oltre Lecce sulle F. S.	oltre Nardò sulla Zollino-Gallipoli	Brindisi-Zollino (esclusivo Stato) (1)
23. Oltre Lecce sulle F. S.	oltre Maglie	Zollino (esclusivo Stato)
24. Oltre Nardò C. sulla Zollino-Gallipoli	oltre Maglie	Zollino (esclusivo Stato)

(1) La tassazione deve farsi in base alla distanza computata sul percorso della linea Lecce-Francavilla e diramazione Novoli-Nardò, in quanto determina la via più breve.

Tabella B relativa all'istradamento dei trasporti dalla stazione comune di Lecce e da stazioni oltre Lecce verso Foggia alla stazione comune di Nardò centrale ed a quelle della linea Nardò-Tricase-Maglie e viceversa.

(*Art. 16 punto 1° dell'O. S. N. 172 - 1913 modificato coll'O. S. N. 13–1917*)

Da	a	Istradamento da seguire
o viceversa		
Lecce	Nardò Centrale	I trasporti a G. V., a P. V. acc. ed a P. V. O. compresi nelle relazioni controindicate saranno così istradati: — nel 1° quadrimestre 1917 per la via di Novoli; — dal 1° maggio a tutto agosto per la via di Zollino; — dal 1° settembre a tutto dicembre per la via di Novoli e così di seguito con alternativa quadrimestrale. Sono esclusi da questa regola i trasporti di polveri da fuoco, di munizioni da guerra e di materie esplodenti, eseguiti per conto dei Ministeri della Guerra e della Marina, di feretri e ceneri mortuarie, di cavalli appartenenti a militari e di bestiame accompagnato da custode, i quali trasporti devono seguire la via indicata nella relativa nota di spedizione o lettera di porto. In difetto di tale domanda l'istradamento sarà quello degli altri trasporti.
Lecce e stazioni oltre Lecce verso Foggia (1)	Galatone Città Secli-Neviano-Aradeo Tuglie Parabita Matino Casarano Ugento Taurisano Presicce Acquarica	

(1) Eccettuati i trasporti da e per le stazioni di Tuturano, S. Vito dei Normanni, Carovigno, Ostuni, Cisternino, Mola di Bari, Molfetta, Trinitapoli, Candida ed Ortanova, quali devono sempre seguire la via più breve di Lecce-Zollino-Nardò.

Circolare N. 8. (C).

Applicazione delle tasse ai trasporti a piccola velocità ordinaria.

Si è avuto occasione di constatare che nella tassazione dei trasporti composti di alcune merci ascritte alle tariffe speciali a p. v. N. 116 serie *C* ed *E*, 120 serie *B* e 121 serie *A* non viene tenuto conto di quanto è detto nella nota (*a*) a piè delle pagine 100, 101, 102, 103, 112 e 115 della parte IV delle tariffe e sono applicati, per conseguenza, i prezzi stabiliti per pesi minimi non valevoli per le merci stesse.

Si richiama l'attenzione delle stazioni e degli uffici sulle eccezioni previste nella detta nota, affinchè non abbia a verificarsi altrimenti l'irregolarità di cui sopra.

(*Distribuito agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22).

Circolare N. 9. (C).

Trasporti del monopolio fiammiferi.

Per norma nella tassazione, partecipasi che i trasoprti di fiammiferi e delle altre merci varie del monopolio dei fiammiferi, quantunque accompagnati da bolletta mod. W 3 bis o da altro modulo, ai quali è unicamente riservata la funzione di bolletta di legittimazione, non godono di alcuna riduzione e sono quindi soggetti all'applicazione dei prezzi della tariffa ordinaria.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 e 22.

VARIAZIONI da apportare all'elenco dei rappresentanti e delegati di categoria.

Categoria	CARICA	INDICAZIONI già portate nei Bollettini	VARIAZIONI
2ª	Delegato	**Rebuffa** Giuseppe – Ispettore Princ. - Div. Mov. Genova.	Rinunciatario.
2ª	Rapp. suppl.	**Claretto** ing. Luigi – Ispettore Princ. - Sez. Lav. Genova C.	Nominato Delegato effettivo.
8ª	Id.	**Osimo** Delia - Scrivana di 1ª classe - Serv. Ragioneria	Rinunciataria.
15ª	Id.	**Rigattelli** Raffaello - Manovale - Sez. Lav. Foligno.	**Rigattelli** Raffaello - Manovale Staz. Perugia.
17ª	Id.	**Rossi** Ercole - Capo dep. di 3º gr. - Dep. loc. Terni.	**Rossi** Ercole - Capo dep. di 3º gr. - Dep. loc. Foligno.
19ª	Delegato	**Anfossi** Nicolò - Fuochista - Dep. loc. Rimini.	**Anfossi** Nicolò - Fuochista - Dep. loc. Savona.
19ª	Delegato suppl.	**Forcella** Gennaro - Fuochista - Dep. loc. Reggio C.	**Forcella** Gennaro - Fuochista - Dep. loc. Foggia.
22ª	Delegato	**Caobelli** Umberto - Oper. di 1ª classe - S. R. Verona.	Rinunciatario.
22ª	Delegato suppl.	**Minuti** Oreste - Operaio di 1ª classe. - Dep. loc. Verona.	Nominato Delegato effettivo.

Categoria	CARICA	INDICAZIONI già portate nei Bollettini	*VARIAZIONI*
26ª	Delegato	**Lantini** cav. Giuseppe - Capo staz. princ. - Staz. Genova P. P.	**Lantini** cav. Giuseppe - Capo staz. princ. - Rip. Mov. Mortara.
29ª	Id.	**Ferrari** Giulio - Capo gestione di 1º gr. - Staz. Torino P N.	**Ferrari** Giulio - Capo gestione di 1º gr. - Staz. Torino P. S.
31ª	Rapp. suppl.	**Colombo** Emilio - Aiut. Appl. - Staz. Parabiago.	**Colombo** Emilio - Aiut. appl. - Staz. Greco M.
38ª	Delegato	**Chiario** Pietro - Conduttore - P. V. Torino Sm.	**Chiario** Pietro - Conduttore - P. V. Milano P. S.

Il Direttore generale
R. DE CORNE'.

ALBO D'ONORE DEI MORTI PER LA PATRIA

MORTI SUL CAMPO DI BATTAGLIA.

(160803) - **Corbelli** Angelo - cantoniere - Divisione lavori Roma - soldato di fanteria - morto il 1° novembre 1916.

- **Li Vigni** Salvatore - manovale avventizio - Div. mov. Palermo - soldato di fanteria - morto il 1° novembre 1916.

- **Arbace** Domenico - cantoniere avventizio - Div. lavori Napoli - soldato di fanteria - morto il 4 novembre 1916.

MORTI IN SEGUITO A MALATTIA CONTRATTA AL CAMPO.

(144864) - **Bischeri** Giulio - manovale - Depos. comb. Milano Semp. - soldato di fanteria - morto il 12 dicembre 1916.

MORTI IN STATO DI PRIGIONIA.

- **Tassoni** Giuseppe - manovale avventizio - Div. mov. Roma - soldato del genio - morto il 16 giug. 1916.

SENTENZE

Infortuni sul lavoro - Indennità - Compartecipazione di figli adulterini:

I figli adulterini non possono comprendersi fra i figli naturali, di cui all'art. 10 *della legge sugli infortuni nel lavoro. Essi pertanto non hanno diritto a concorrere nella divisione della indennità di infortunio dovuta dall'ente assicuratore per la morte del loro genitore* (1).

CASSAZIONE DI ROMA — 14-28 dicembre 1916 (*Pres.* Mortara; *Est.* Biscaro; *P. M.* De Feo - *Concl. conf.*) — Nigi ved. Sali contro Seccafieno e FF. Stato.

IN DIRITTO.

La questione che viene all'esame del Supremo Collegio si concreta nei termini seguenti: se nella locuzione « figli naturali » l'art. 10, lettera *A* della legge su gli infortuni sul lavoro, che regola l'ordine della chiamata dei riservatari alla indennità assicurata per il caso di morte dell'operaio, comprenda insieme ai figli dei quali la legge consente il riconoscimento, quelli che, non potendo essere riconosciuti perchè adulterini ed incestuosi, si trovano però nelle condizioni stabilite dall'art. 193 del Codice civile, per l'esercizio dell'azione diretta a conseguire gli alimenti. La Corte d'appello si pronunciò per l'affermativa, sulla duplice considerazione che nel linguaggio del Cod. civ. la locuzione « figli

(1) La sentenza cassata della Corte di Appello trovasi pubblicata ne Bollettino 1916-IV, pag. 55.

naturali » equivale a quella di prole nata fuori di matrimonio, ed è quindi comprensiva della figliazione adulterina ed incestuosa, e che, consistendo il fine della attribuzione della indennità ai superstiti dell'operaio defunto, nel soccorso al bisogno generato dall'infortunio, è giusto renderne partecipi anche quei figli non riconosciuti, nè riconoscibili, rispetto ai quali il rapporto di dipendenza economica del defunto si fonda sopra un diritto già acquisito alla prestazione degli alimenti. È manifesta la gravità del problema, nel quale elementi e criteri di ordine giuridico si intrecciano e prendono colore da elementi e criteri d'indole morale, da idee e tradizioni radicate nel costume, patrimonio comune a tutti i popoli civili. Per rimanere sul terreno della realtà, occorre fissare attento lo sguardo sulla genesi della norma che stabilisce la chiamata dei figli naturali a fruire della indennità sullo stesso piede dei figli legittimi. La sentenza impugnata, essendosi proposta la stessa indagine, si richiama ad un quesito intorno al trattamento riservato ai figli la cui paternità risulta indirettamente a sensi dell'articolo 193, formulato dall'on. Gianturco nella discussione alla Camera dei deputati, del disegno di legge Zanardelli del 1898, e ad un punto della relazione (Gianolio) della Commissione della Camera sul detto disegno, in cui è posto in rilievo il criterio fondamentale della vocazione alla indennità, consistente nel bisogno di coloro che per diritto di natura ricevevano dal defunto gli alimenti. Se non che l'esame istituito direttamente sui lavori preparatori della legge lascia comprendere come la Corte d'Appello non abbia avuto innanzi a sè che qualche citazione dei detti lavori contenuta in opere di studio e di commento della legge, affatto insufficiente a chiarire la vera genesi della norma in questione. Il disegno di legge, Zanardelli, riproduceva esattamente all'art. 5 lett. A. la dizione della legge francese 8 aprile 1898, che chiama partecipi alla indennità « i figli legittimi o naturali riconosciuti prima dell'infortunio ». La dizione fu modificata dalla Commissione della Camera, che propose la soppressione delle parole « riconosciuti prima dell'infortunio »; e la relazione dà così ragione della variante: « È sembrato però che il progetto sia soverchiamente severo quando esclude i figli riconosciuti dopo l'infortunio. Per quanto si tratti di disposizioni che hanno precedenti in altre legislazioni esse peccano dal lato della umanità e

non si possono guari giustificare coi principii della ragione. A chi abbia un figlio naturale non si può togliere di regolarizzare per quanto è possibile la sua posizione. Appare abbastanza chiaro da questa illustrazione della proposta variante, che si ebbe di mira soltanto di eliminare la condizione dalla quale, secondo il progetto ministeriale, si faceva dipendere la chiamata del figlio naturale, che cioè il riconoscimento datasse da epoca anteriore allo infortunio. Se si parlò di regolarizzazione del rapporto di paternità o maternità da operarsi da chi ha un figlio naturale, vuol dire che si considerò il caso di coloro rispetto ai quali il riconoscimento è legalmente ammissibile; vuol dire che per figli naturali chiamati, secondo la formula del progetto della Commissione, alla indennità insieme ai figli legittimi, si intesero i figli nati fuori di matrimonio, ma già legalmente riconosciuti al momento della morte dei genitore colpito dall'infortunio, e tutto al più anche i riconoscibili a sensi degli articoli 189 e 190, non essendo per gli scopi della presene decisione necessario nè opportuno pregiudicare la questione sulla ammissibilità della ricerca della paternità o maternità naturale nei limiti consentiti dal codice civile, per conseguire i benefici della legge sugli infortuni; vuol dire in fine che fu lungi dai proponimenti la variante, di accomunare nei diritti alla indennità ai figli naturali riconosciuti od almeno riconoscibili, i non riconoscibili perchè adulterini od incestuosi. Dicendo che sembrava troppo severo il progetto in quanto escludeva i figli riconosciuti dopo l'infortunio, e che non si doveva togliere a chi ha un figlio la possibilità di regolarizzare, quando che fosse, la sua posizionee, l'attenzione non veniva richiamata su coloro per i quali sta il divieto del riconoscimento legale, che non possono assumere il nome di famiglia di altro dei genitori, che non sono soggetti alla loro tutela, nè di regola sono ammessi a far valere alcun diritto personale e solo nei casi tassativamente indicati nell'articolo 193 hanno l'azione per ottenere gli alimenti dal padre o dalla madre viventi o sulle loro eredità. E che nel senso suindicato e non altrimenti la Commissione della Camera abbia suggerita la variante risulta abbastanza chiaro anche dai brevi accenni che nella discussione del progetto alla Camera si fecero intorno al trattamento proposto per i figli naturali. L'on. Gianturco, dopo di avere censurata la equiparazione nel diritto alla

indennità, dei figli naturali ai legittimi, siccome lesivo del rispetto dovuto all'istituto del matrimonio, soggiunse: « nè basta; io mi domando se risopnda a giustizia escludere assolutamente i figli la cui paternità o maternità risulti indirettamente secondo l'articolo 193 del codice civile, e che vivevano a peso del defunto »; e conclude chiedendo se il ministro avrebbe accettato qualche emendamento che tendesse per questa parte a correggere il disegno di legge e a renderlo più conforme a tutta la nostra legislazione. Il significato del rilievo e della domanda dell'on. Gianturco è chiarissimo. Secondo l'eminente giurista il progetto anche nel testo modificato dalla Commissione, non provvedeva in alcun modo per i figli nati fuori matrimonio che si trovano nelle condizioni previste dall'articolo 193. L'on. Gianturco, mentre resisteva al proposto mutamento nel rapporto stabilito dal diritto comune fra la quota di successione dei figli legittimi e quella dei figli naturali, faceva presente alla Camera che il criterio della necessità del soccorso al coniuge e a chi per vincoli di sangue viveva a carico del defunto, posto a base della attribuzione della indennità, e la conseguente funzione alimentare che questa veniva ad assumere, non avrebbero consentita l'assoluta preterizione di quelli tra i figli procreati fuori di matrimonio, ai quali il diritto comune concede l'azione per ottenere gli alimenti. In questa parte la legge speciale, cui veniva assegnato il compito di considerare le particolari condizioni dell'ambiente e della economia famigliare operaia, per la quale il criterio della permanenza del patrimonio nella famiglia che informa nel diritto comune la indisponibilità della quota ereditaria e l'ordine della successione legittima, non trova possibilità di applicazione, avrebbe fallito ai suoi intenti, trascurando coloro verso i quali lo stesso diritto comune, tanto severo nella difesa degli interessi patrimoniali e morali della famiglia legittima e nelle sanzioni contro gli attentati alla sua integrità, aveva piegato il proprio rigore. Ma, sia che l'opportuno richiamo non fosse compreso, o sia che fosse sorto il timore che una discussione nella quale si fosse approfondito l'argomento, potesse urtare sentimenti e idee di varia indole, suscitare preoccupazioni o contrasti, sì da mettere in pericolo le sorti dello stesso progetto, il relatore si affrettò a dichiarare che « la commis-

« sione non accetta un emendamento che porti una discriminazione « tra il figlio naturale e il figlio legittimo ».

« L'obbligo degli alimenti », soggiunge, « non deriva dal ma- « trimonio, secondo i principii razionali, ma dalla procreazione. « Quando avete un figlio *che è stato riconosciuto* e quando per ciò « vi trovate nella pura e semplice condizione di dover fornire gli « alimenti, allora non si deve far differenza tra figlio legittimo e « figlio riconosciuto ». — Così si rispondeva alla prima parte della domanda dell'on. Gianturco. Non solo la seconda parte rimaneva senza risposta ma il relatore ribadiva il concetto espresso nella relazione, che cioè condizione imprescindibile perchè il figlio naturale abbia titolo a partecipare all'indennità, doveva essere il suo riconoscimento.

È vero che l'obbligo di fornire gli alimenti, di cui ha parlato il relatore, non è dettato esclusivamente per i figli naturali riconosciuti, ma l'articolo 193 lo estende in via di eccezione ad alcune categorie di figli non riconosciuti. Ciò che però importa rilevare si è che di questo obbligo il relatore parlò con esclusivo riguardo ai figli naturali riconosciuti. Sorse allora il deputato on. Manna, ed osservando che « si parla pure di figli naturali e riconosciuti » domandò se « si intende di comprendere in essi i soli figli ricono- « sciuti in forma autentica giusta l'art. 181 del nostro codice, « o invece si abbracciano tutti i figli comunque riconosciuti, tanto « più che questi per la nostra legislazione hanno anche diritto agli « alimenti » (art. 193 N. 3 cod. civ.); concluse proponendo che se si preferiva la prima soluzione del quesito, si facesse precedere alla parola « riconosciuti » quella di « legalmente ». Anche qui vediamo che alla locuzione « figli naturali« del progetto, si attribuisce il significato di « figli naturali riconosciuti » nel senso che il riconoscimento sia condizione imprescindibile perchè il figlio naturale acquisti titolo alla indennità. Il dubbio espresso riguarda solo la forma del riconoscimento, se cioè si richiede che il riconoscimento risulti dall'atto di nascita o da un atto autentico o posteriore alla nascita a norma dell'articolo 181 del cod. civ. Logicamente la questione avrebbe dovuto condurre alla indagine intorno ai limiti del concetto dell'atto autentico richiesto per il riconoscimento, se in esso si possono far rientrare il testamento olografo e la confessione giudiziale e se sia da equipararsi al ri-

conoscimento per gli effetti del diritto alla indennità la dichiarazione giudiziale di figliazione naturale pronunciata in seguito ad azione sulla paternità o maternità a norma degli articoli 189 e 190. Solo attribuendo all'autore del progetto una grave improprietà di linguaggio giuridico si è potuto allora dubitare che la locuzione « figli naturali riconosciuti » fosse suscettibile di comprendere anche i figli, riconoscibili o non, la cui paternità o maternità risulta da espressa dichiarazione (non autentica) per iscritto dei genitori. Al quesito dell'on. Manna e forse indirettamente a quello più esplicito dell'on. Gianturco si propose di rispondere il Guardasigilli, (Cocco-Ortu) osservando che in quanto ai figli naturali riconosciuti, il disegno di legge non può riferirsi se non a quelli che lo sono secondo il diritto comune, e cioè ai figli legalmente riconosciuti.

Potrà apparire meno esatta la spiegazione data per giustificare il significato della formula, con riguardo alla terminologia del codice civile, che con la locuzione « figli naturali » suole designare « quali tra essi sono legalmente riconosciuti, quando si tratta dei diritti ai medesimi attribuiti dalla legge ». — Certamente nelle parole del Guardasigilli come in quelle rel relatore si ha un fine di non ricevere contro la domanda di provvedere, con emendamenti agli interessi di quei figli nati fuori di matrimonio, compresi gli adulterini e gli incestuosi, che versano nelle condizioni previste dall'art. 193, od almeno di chiarire se si intendeva di accumunarli agli altri figli naturali riconosciuti, ma vi è pure una indiretta conferma che ad essi non si era provveduto, nè si intendeva di provvedere. Può destare maraviglia che da nessuno degli oratori il quesito sia stato posto con schiettezza, presentando in aperta luce la condizione della prole illegittima della quale si discuteva, comprensiva dei nati dall'adulterio e dall'incesto, anzichè ricorrere, come si fece, a circonlocuzioni, che dovevano lasciare ignorato il vero modo d'essere di questa prole a chi non ha famigliari le disposizioni del codice civile. Ma considerando la cosa dal punto di vista della opportunità, le cui esigenze spesso s'impongono e prevalgono al rigore dei principii, il fenomeno si spiega con l'accennata preoccupazione di chi aveva a cuore l'accoglimento del disegno di legge di non suscitare allarmi in un'assemblea, alla quale poteva sembrare già molto ardita la proposta equiparazione

nei diritti sulla indennità, della figliazione naturale alla legittima, e che molto probabilmente non si sarebbe arresa alla proposta di porre sullo stesso piede di eguaglianza dei figli legittimi oltre ai nati da connubio libero, ma non delittuoso, quelli pure procreati dall'adulterio o dall'incesto, quantunque alimentati dal genitore, e seco lui conviventi. Ciò premesso, intorno alle genesi della norma della cui applicazione si contende, la Corte di Cassazione considera che, se è vero che in massima ai propositi e alle opinioni manifestate da coloro che presero parte alla formazione e alla elaborazione di una legge non va attribuita importanza decisiva nella risoluzione dei problemi sollevati sulla sua interpretazione, non si può peraltro disconoscere che non di rado lo studio delle fonti legislative fornisce elementi apprezzabili per ricercare attraverso la lettera e la finalità di una data norma la intenzione del legislatore. Non vi ha dubbio che se la dizione fosse chiara ed univoca e combaciasse perfettamente coi criterii direttivi della disciplina assegnata allo istituto giuridico che la legge contempla, e con le sue finalità d'ordine economico o sociale, ogni considerazione fondata sopra i diversi divisamenti espressi durante la sua elaborazione, dovrebbe cadere ed aversi come del tutto irrilevante. Ma chiarezza ed univocità non vi è nella locuzione « figli naturali », nè è dato riscontrare certezza assoluta sulla corrispondenza della interpretazione più lata accolta dalla Corte d'Appello coi criteri direttivi e coi fini elementari della chiamatta dei riservatari alla indennità. Il codice civile attribuisce la qualifica di « figli naturali » a quelli fra i nati fuori di matrimonio che possono essere riconosciuti. Di regola gli adulterini e gli incestuosi sono indicati mediante la perifrasi di figli di cui la legge non ammette il riconoscimento, od altro equivalente, con implicito richiamo all'articolo 180 che li designa. Solo nel primo capoverso dell'articolo 193 si parla di figli naturali per attribuire loro l'azione alimentare nei tre casi enunciati nei capoversi successivi, comprendendo in essi gli adulterini e gli incestuosi, oltre ai riconoscibili ma non riconosciuti. E però qui la locuzione assume per eccezionale significato generico, che abbraccia tutti i nati fuori di matrimonio, riconoscibili o non, ai quali è concessa l'azione alimentare nel concorso delle condizioni ivi stabilite. Non vien meno per ciò il rilievo sulla distinzione alla quale il codice informa la propria terminologia nella ca-

tegoria della prole nata fuori di famiglia, tra i figli che non possono essere riconosciuti perchè nati da connubio incestuoso o adulterino. Una dottrina autorevole ha esattamente posto in rilievo che il fine elementare dell'attribuzione della indennità dovuta per la morte dell'operaio, nel sistema della nostra legge, è il soccorso al bisogno generato dall'infortunio, e che a tale fine corrisponde il criterio direttivo della chiamata dei superstiti, consistente nel rapporto economico, ossia nella dipendenza economica del superstite del defunto; ma in pari tempo la stessa dottrina ha dovuto riconoscere che questo rapporto economico non agisce con piena libertà ed autonomia, perchè rimane influenzato e limitato dal rapporto famigliare, il quale funge in diversa misura come elemento di presunzione di quello. Si ammette pure la grande somiglianza tra l'ordine dei chiamati alla indennità di infortuni e l'ordine dei chiamati al diritto alimentare e si spiega l'analogia perchè è comune ai due istituti l'elemento fondamentale della dipendenza economica; ma si conviene che non vi è indennità fra le due categorie di aventi diritto.

Dinanzi alla equiparazione nei diritti alla indennità, della figliazione naturale alla legittima, in cui si scorge l'azione preponderante del rapporto economico che, reagendo contro tradizioni e costumi inveterati, è riuscito ad allargare l'ambito del vincolo famigliare e a fare di due zone, l'una privilegiata a scapito dell'altra, un'unica zona, ove i due ordini di figliazione hanno parità di diritti, sorge spontaneo il dubbio se veramente si sia voluto al rapporto economico assegnare una portata così preponderante e decisiva da estendere la equiparazione nei diritti sulla indennità a quella prole cui il Codice, obbedendo a categorici imperativi dell'etica civile, ha fatto un trattamento di eccezione tanto inferiore non solo alla figliazione legittima, ma pure alla figliazione naturale regolarmente o giudiziariamente riconosciuta. Nell'apprezzamento della intenzione del legislatore di fronte a siffatto problema acquistano valore i rilievi desunti dagli atti parlamentari che dimostrano come non si sia voluto nonchè risolvere, neppure affrontare in modo esplicito la questione. Non si disconosce che può sembrare eccessiva durezza l'assoluta preterintenzione nella chiamata alla indennità di infanti o di adolescenti procreati dall'operaio defunto, che hanno già ottenuto od avrebbero potuto conseguire la

condanna del proprio genitore alla prestazione degli alimenti e che vengono in tal modo privati di qualsiasi anche modico soccorso. D'altra parte assai più grave e preoccupante dovrebbe rappresentarsi la offesa alla pubblica morale in quella completa parificazione alla prole legittima, del frutto, sia pure innocente, di connubi coi quali si è attentato alla fede coniugale o alle leggi di natura, che in fatto, può condurre ad assegnare l'intera quota di indennità riservata alla prole, a favore di tali figli adulterini od incestuosi, sottraendola ai figli legittimi diciottenni e agli altri prossimi parenti. Non si può ammettere che una così profonda innovazione in materia che si attiene all'ordine della famiglia, e che potrebbe capovolgere posizioni, rapporti e criteri, i quali hanno la loro salda radice nel rispetto alla inviolabilità del matrimonio e ai principii della morale, abbia potuto attuarsi di straforo, in modo quasi clandestino, come conseguenza della eliminazione di un inciso che non presentava alcuna relazione nè diretta nè indiretta col problema della partecipazione di questa speciale categoria di prole illegittima, al beneficio della indennità, ma conteneva una limitazione, sotto forma di condizione, nella categoria dei figli riconoscibili. In niun caso forse come in quello ch'era stato sottoposto all'esame dei giudici del merito, la intrinseca immoralità della soluzione favorevole agli interessi della prole adulterina avrebbe dovuto apparire nel suo aspetto impressionante, in quanto si tratta di un operaio, che aveva abbandonato la moglie ed il figlio adolescente per convivere con altra donna, dalla quale aveva avuto altri due figli. Mentre alla vedova sono riservatii due quinti della indennità, ed il figlio legittimo rimane totalmente escluso, perchè ha superato gli anni, 18, gli altri tre quinti, importanti la discreta somma di L. 5910.75, dovrebbero, assegnarsi interamente ai due figli adulterini, i quali alla loro volta sono di poco lontani da quel limite di età che toglie al figlio legittimo ogni diritto di partecipazione.

P. Q. M. — La Corte di Cassazione di Roma, accolto il ricorso proposto contro la sentenz 25 novembre - 18 dicembre 1915 della Corte d'Apepllo di Roma, cassa la sentenza medesima e rinvia la causa per un nuovo giudizio alla Sezione I della stessa Corte di Appello, la quale provvederà anche sulle spese.

ANNO X - N. 7 15 FEBBRAIO 1917

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

Roma, febbraio 1917 — Tip. Nazionale Bertero di G. Guadagnini e C.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 18 *gennaio* 1917, *n.* 108, *col quale il capitolo n.* 57-bis *dello stato di previsione del Ministero per i trasporti marittimi e ferroviari per l'esercizio finanziario* 1916-1917 *è aumentato di L.* 180,000,000 (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Vista la legge 22 maggio 1915, n. 671, sul conferimento al Governo dei poteri eccezionali per la guerra;

Vista la legge 24 dicembre 1916, n. 1738;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato per il tesoro, di concerto con quello per i trasporti marittimi e ferroviari;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico.

Nello stato di previsione del Ministero per i trasporti marittimi e ferroviari, per l'esercizio finanziario 1916-1917, al già istituto capitolo n. 57-*bis* « Spese per acquisti e noleggio di navi estere » sono aumentate lire centottantamilioni (L. 180,000,000).

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 5 febbraio 1917, n. 29.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 18 gennaio 1917.

TOMASO DI SAVOIA.

BOSELLI — CARCANO — ARLOTTA.

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

Circolare N. 10. (C.).

Viaggi delle dame infermiere della Croce Rossa - Loro ammissione nella 1ª classe dei treni direttissimi.

In aumento a quanto è disposto con la circolare n. 4 (*C*) del corrente anno, avvertesi che si è consentito che le dame infermiere della Croce rossa, nei loro viaggi per motivi di servizio, possano prender posto in prima classe anche nei treni direttissimi, alla condizione però che esse paghino la differenza fra il prezzo del biglietto di seconda classe a tariffa militare, cui le dame stesse avrebbero diritto viaggiando con detti treni, ed il prezzo del biglietto di prima classe, stessa tariffa, pel percorso fatto in direttissimo.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 7, 9, 15, 18, 19, 20, 21 *e* 22).

Circolare N. 11. (M. T. V.).

Istruzione per l'uso del freno Westinghouse.

(V. Circolare N. 102-1916).

I due ultimi capoversi della circolare n. 102-1916 debbono essere sostituiti dal seguente:

« Qualora le locomotive fossero munite del freno moderabile ad aria compressa, non dovranno essere agganciati gli accoppiamenti di tal freno ancorchè esistessero, e la marcia verrà regolata *in via normale* con l'uso indipendente del freno moderabile di ciascuna locomotiva, riservando l'uso del freno automatico da parte del macchinista di testa solo ai casi di improvviso ed impellente

bisogno, sempre con le norme e precauzioni accennate nel precedente capoverso.

Distribuito agli agenti delle classi 31, 32, 35, 36, 37, 41, 42 *e* 45.

Circolare N. 12. (C.).

Tassa straordinaria di bollo.

(Vedi Ordini di servizio N. 195-1916 e circolare N. 6-1917).

Si è rilevato che le stazioni di scambio con le Amministrazioni ammesse al servizio di corrispondenza omettono di frequente di apporre sui documenti di trasporto l'annotazione « Bollo riscosso dal corrispondente », voluta dal punto II dell'ordine di servizio n. 195-1916.

Poichè tale omissione può indurre in errore le stazioni che riscuotono le tasse, specialmente quando trattasi di trasporti affrancati parzialmente, cioè fino alla stazione di scambio, si invitano le stazioni interessate a tenere ben presente quanto è stato disposto col citato ordine di servizio.

Con l'occasione, si rammenta che, in relazione alle istruzioni date col ripetuto ordine di servizio, per i trasporti in servizio di corrispondenza, la tassa di bollo straordinario deve essere riscossa dalle stazioni della rete dello Stato quando trattasi di spedizioni in porto franco dirette alle ferrovie secondarie e di spedizioni in porto assegnato provenienti dalle ferrovie stesse, salvo, per queste ultime, che il mittente abbia chiesto l'affrancazione soltanto fino alla stazione di scambio, ciò che dovrà essere fatto risultare dalla stazione stessa con l'apposizione, sul documento di trasporto, dell'annotazione di cui sopra.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Circolare N. 13. (C.).

Tariffe locale n. 234 ed eccezionale n. 1063.

Per evitare erronee applicazioni di tasse che danno luogo alla emissione di numerosi rilievi, si reputa opportuno far presente alle stazioni che le tariffe locale n. 234 ed eccezionale n. 1063, serie *A* e *B*, sono valevoli *esclusivamente* per i trasporti di cloruro di potassio, di nitrato di soda, di solfato di potassa, ecc. *destinati direttamente ad uso agricolo* e non possono, perciò, essere applicate alle dette merci, quando queste sono destinate, invece, ad uso industriale (ad esempio per la preparazione dell'acido nitrico, dell'acido solforico e di altri prodotti chimici, sia pure destinati, alla loro volta, ad uso agricolo).

Avvertesi pertanto:

1) che pei trasporti presentati con la dichiarazione di *nitrato di soda* o *solfato di potassa*, ecc. senz'altra aggiunta, le stazioni devono invitare il mittente a dichiarare se trattasi di merce per uso agricolo ovvero per uso industriale.

In difetto di tale indicazione, alle spedizioni anzidette non sono da applicarsi la locale n. 234 o la eccezionale n. 1063 *A* e *B*, ma le altre competenti tariffe;

2) qualora le merci dichiarate « per uso agricolo », « per concime », o simili, siano invece destinate a diverso uso, dovranno essere assoggettate, con l'osservanza delle norme in vigore, alla penalità di cui l'art. 105 comma *b*) delle tariffe, provvedendo alla compilazione del prescritto verbale di accertamento abusi;

3) se, invece, per usufruire della locale n. 234 o dell'eccezionale n. 1063 serie *A* viene fatto figurare fittiziamente sulla lettera di porto, come mittente o come destinatario, un sodalizio agrario, la penalità, previo l'accertamento dell'abuso, deve essere computata in base all'art. 10 delle tariffe.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Circolare N. 14. (M).

Entrata nelle stazioni.

(Vedi O. S. 12 e 307-1912, circolari 9-1913, 12-1914 e 10-1915).

Negli anni 1915 e 1916 sono state ammesse alla distribuzione dei biglietti d'entrata giornalieri di 2ª categoria le stazioni indicate nell'unito elenco, le quali hanno iniziata la vendita dalla data segnata di fianco ad esse.

Di conseguenza si dovranno apportare le relative aggiunte e modificazioni all'elenco « Allegato *A* all'Ordine di servizio n. 12-1912», e con l'occasione si dovranno pure apportare nello elenco stesso le varianti dipendenti da cambiamenti di nome di talune stazioni: aggiunte e varianti che sono riassunte in calce alla presente circolare.

Stazioni da inserire nelle sedi opportune nell'Allegato *A* all' Ordine di servizio N. 12-1912.

STAZIONI	Linea alla quale appartengono	Biglietti d'entrata	
		Data d'inizio della vendita	Categoria
Maiano	Casarsa-Spilimbergo-Gemona O.	21 febb. 1915	II
Forgaria Bagni Anduins	» »	1º marzo »	»
Pallerone	Aulla-Monzone Monte dei Bianchi Isolano	1º maggio » (1)	»
Serricciolo			
Fivizzano Rometta Soliera			
Fivizzano Gassano			
Gragnola			
Monzone Monte dei Bianchi Isolano			

(1) Data di riassunzione dell'esercizio del tronco Lucca-Bagni di Lucca e del riscatto dei tronchi Bagni di Lucca-Castelnuovo di Garfagnana e Aulla-Monzone Monte dei Bianchi Isolano.

STAZIONI	Linea alla quale appartengono	Biglietta d'entrata	
		Data d'inizio della vendita	Categoria
Castelnuovo di Garfagnana	Lucca-Castelnuovo di Garfagnana	1° mag. 1915 (1)	II
Fosciandora Ceserana			
Castelvecchio Pascoli			
Barga Gallicano			
Fornaci di Barga			
Pian Coreglia Ponte all'Ania			
Ghivizzano Coreglia			
Calavorno			
Bagni di Lucca			
Borgo a Mozzano			
Diecimo Pescaglia			
Piaggione			
Ponte a Moriano			
S. Pietro a Vico			
S. Cristina e Bissone	Pavia-Cremona-Brescia	11 giugno »	»
Torre del Lago	Genova-Pisa	1° » »	»
Castellavazzo	Belluno-Calalzo Pieve di C.	1° » »	»
Lisiera	Vicenza-Cittadella-Treviso	11 » »	»
Olcenengo	Torino-Milano	21 agosto »	»
Rocca di Corno	Castellammare A.-Rieti-Terni	11 » »	»
Briga Marittima	Cuneo-Ventimiglia	11 » »	»
S. Dalmazzo di Tenda	» »	11 » »	»
S. Vittoria	Alessandria-Cavallermaggiore	1° sett. »	»
S. Fili	Paola-Cosenza	25 » »	»
Roasenda	Santhià-Arona	15 dicem. »	»

(1) Data di riassunzione dell'esercizio del tronco Lucca-Bagni di Lucca e del riscatto dei tronchi Bagni di Lucca-Castelnuovo di Garfagnana e Aulla-Monzone Monte dei Bianchi Isolano.

STAZIONI	Linea alla quale appartengono	Biglietti d'entrata	
		Data d'inizio della vendita	Categoria
Comignano	Santhia-Arona	21 dic. 1915	II
Bruzolo	Modane-Torino	6 genn. 1916	»
S. Biagio	Ferrara-Ravenna-Rimini	21 aprile »	»
Moiana	Lecco-Como	1° magg. »	»
Valguarnera	Assoro-Piazza Armerina	1° giug. »	»
Scanzano Belfiore	Orte-Ancona	5 » »	»
Vicofertile	Parma-Spezia	16 » »	»
S. Marinella	Roma-Pisa	10 luglio »	»
Carmignano	Firenze-Empoli-Pisa-Livorno	21 » »	»
Balsorano	Roccasecca-Avezzano	6 agosto »	»
Carbonara Scrivia Villalvernia Cassano Spinola Stazzano Serravalle	Tortona-Arquata	21 ottob. »	»
Bevera	Cuneo-Ventimiglia	16 dicem. »	»

— a pag. 6 depennare dopo *Carovilli* l'indicazione di Agnone, ed aggiungere di seguito a *Casalnuovo* l'indicazione di Sicignano;

— a pag. 12 aggiungere di seguito a *Monterotondo* l'indicazione di Mentana;

— a pag. 15 modificare in *Castellina Marittima* l'indicazione di Rosignano Castellina;

— a pag. 18 modificare in *Spezzano Albanese* l'indicazione di Spezzano Castrovillari ed aggiungere dopo *Terzo* l'indicazione di Montabone.

Il Direttore generale
R. DE CORNE'.

SENTENZE

Rappresentanza dell'Amministrazione - Magistrature residenti fuori Roma - Citazione del direttore generale - Nullità.

È nulla la citazione, a comparire avanti l'autorità giudiziaria che non sia quella di Roma, notificata all'Amministrazione delle ferrovie di Stato in persona del direttore generale anzichè del capo Compartimento. E tale nullità non è sanata dalla comparizione del detto direttore generale intervenuto per contestare la validità dell'atto (1).

CASSAZIONE TORINO — 5 dicembre 1916. (*Pres.* Desenzani; *Rel.* Casoli; *P. M.* Margara - *c. u.*). — Ferrovie Stato contro Marchini.

Attesochè il *primo mezzo* riguarda la dedotta nullità della citazione introduttiva del giudizio, in quanto diretta all'Amministrazione ferroviaria in persona del suo direttore generale, il quale, si dice, non aveva veste per rappresentarla nella causa. E si sostiene che la Corte di appello, respingendo la relativa eccezione abbia violato il disposto degli art. 10 lett. *c*, 12 ultimo comma e 79 primo comma della legge 7 luglio 1907 modificati con decreto legislativo 28 giugno 1912, nonchè degli art. 145, n. 3 e 138 c. p. c.

La censura è perfettamente fondata, come la semplice lettura e il raffronto delle varie disposizioni di legge ora citate dimostrano a luce meridiana. L'interpretazione delle quali, se potè

(1) Unif. sentenza Cassazione Firenze, 28 febbraio 1916 (Arduini e FF. SS.) nella Giurisprudenza Italiana 1916, I. I. 483 e Corte Appello Genova nel Bollettino 1915-IV, pag. 198.

in addietro presentare qualche oscillazione, nella giurisprudenza di questa Corte, si è nei suoi giudicati più recenti affermata ognora nel senso voluto dal ricorso.

Nè di fronte alla chiarezza e precisione della legge da applicarsi, il Collegio ritiene ora di mutare avviso.

Per vero le disposizioni regolatrici della rappresentanza delle ferroviarie dello Stato, da aversi presenti per la instituzione delle azioni giudiziarie in confronto di quella Amministrazione (articolo 79 cit. legge 7 luglio 1907), sono quelle dettate negli articoli 10 e 12 della stessa legge del 1907, colle modificazioni poi introdotte dal R. decreto 28 giugno 1912, avente forza di legge.

Colla legge del 1907 la rappresentanza era attribuita in genere al direttore generale delle ferrovie ed affidata poi in ispecie alle direzioni compartimentali nei limiti della loro circoscrizione rispettiva in persona di un funzionario da determinarsi in avvenire (con un regolamento, all'emanazione del quale poi non fu mai provveduto), salva sempre la rappresentanza particolare per i casi di cui all'art. 872 Codice commerciale.

In seguito, essendo prevalso il criterio del decentramento e della semplificazione per il migliore svolgimento dell' attività dell'Amministrazione e conservato al direttore compartimentale il compito di rappresentare il direttore generale nei confini della sua circoscrizione, fu emanato il decreto legislativo 28 giugno 1912, il quale modificò gli articoli 10 e 12 della legge del 1907, nei termini seguenti:

(Art. 10, lett. *C*). « Spetta al diretotre generale rappresentare l'Amministrazione delle FF. dello Stato a tutti gli effetti giuridici verso i terzi nelle cause di competenza delle magistrature giudiziarie ed amministrative residenti in Roma, salvo la disposizione dell'art. 872 Cod. di comm. ».

(Art. 12 ultima parte). « Il capo Compartimento, salvo il disposto della lettera *C* dell'art. 10 della presente legge e dell'art. 872 Cod. comm. rappresenta l'Amministrazione nelle cause di competenza delle magistrature giudiziarie ed amministrative residenti nel territorio assegnato a tal fine a ciascun compartimento dal decreto Reale, di cui all'art. 11 ».

Tali disposizioni non potrebbero essere più chiare per regolare la rappresentanza legale dell'Amministrazione ferroviaria

nel senso che la medesima viene riservata al direttore generale per le cause di competenza delle magistrature giudiziarie ed amministrative residenti in Roma (salvo la disposizione dell'art. 872 Cod. di comm.) e viene invece attribuita ai capi compartimentali, per le cause di competenza delle magistrature residenti fuori di Roma.

La dizione espressa e precisa della legge non consente in nessuna guisa l'interpretazione adottata nella sentenza denunciata che il legislatore col citato art. 12 non abbia inteso di escludere la rappresentanza del direttore generale per le cause vertenti fuori di Roma ma abbia soltanto voluto estenderla anche ai capi compartimentali.

A tale interpretazione il letterale disposto di quell'articolo 12 contrasta in modo assoluto.

Che se al lato alla rappresentanza dei capi compartimentali, per le cause di competenza delle magistrature residenti fuori di Roma, si fosse voluto mantenere quella del direttore generale, non pare dubbio che il legislatore l'avrebbe dichiarato in modo espresso in quella sua disposizione, intesa precisamente a regolare in modo completo la rappresentanza dell'Amministrazione in giudizio.

Colla lettera poi della legge, così chiara nel senso fin qui spiegato, concorda lo scopo avuto in mira dal legislatore: scopo, come fu già accennato, di decentramento e di semplificazione, il quale non sarebbe certo raggiunto, quando, invece di limitare la rappresentanza dell'Amministrazione alle singole autorità locali, si fosse lasciato sussistere insieme per le stesse cause la rappresentanza del capo compartimento e quella del direttore generale.

Nè contro la tesi del ricorso, che qui si approva, può valere l'invocazione fatta dal controricorrente, di disposizioni della legge del 1907 e del R. decreto del 1912, per cui il capo compartimento è all'immediata dipendenza del direttore generale, e lo rappresenta (puramente e semplicemente), e il direttore generale può esercitare un'azione diretta sugli uffici compartimentali. Imperocchè questa subordinazione gerarchica del capo Compartimento al direttore generale (di carattere interno) non ha nulla a vedere colla rappresentanza dell'Amministrazione a tutti gli effetti giuridici verso i terzi, per la quale la legge provvede espres-

samente, e separatamente nei citati articoli 10 e 12, distinguendo e limitando all'uopo le facoltà del direttore generale e quelle dei capi compartimento.

Non si può dunque negare la nullità della citazione diretta dal Marchini contro il direttore generale per l'Amministrazione ferroviaria, ove si mettano in relazione le accennate disposizioni del R. decreto 28 giugno 1912 cogli articoli 138 e 145 c. p. c.

Obbietta il Marchini che non si può parlare di applicazione dell'art. 138 c. p. c., perchè qui si tratta di una legge speciale regolante in modo specifico la materia ed aggiunge che da tale legge la pretesa nullità della citazione non è comminata. Ma è facile rispondere che la materia regolata dalla detta legge speciale consiste unicamente nella determinazione delle persone, a cui spetti la legale rappresentanza delle ferrovie avanti le diverse autorità giudiziarie, in armonia appunto col disposto d'ordine generale del codice di rito (art. 138), che le Amministrazioni dello Stato sono citate in persona di chi le rappresenti nel luogo in cui risiede l'autorità giudiziaria, davanti cui sia portata la causa.

Con ciò la legge speciale nulla intese di innovare ai principii generali fissati nel codice di rito per disciplinare la validità della citazione e quindi non potè evidentemente escludere per le cause dell'Amministrazione ferroviaria l'applicabilità dell'art. 145 numero 3 cod. medesimo, il quale commina la nullità della citazione non eseguita secondo le norme stabilite nell'art. 138, facenti capo, come si è detto, per la loro applicazione nella materia, alle determinazioni della legge ferroviaria speciale. Ed è questa nullità d'indole affatto sostanziale, come quella che per il vizio della rappresentanza investe la legalità della stessa presenza in causa della parte convenuta.

Donde consegue che la nullità stessa non si potrebbe mai, come sostiene il Marchini, ritenere sanata dalla comparizione in giudizio del citato direttore generale, il quale è comparso unicamente per escludere la qualità falsamente attribuitagli di rappresentante delle ferrovie nella causa e quindi per contestare la validità della sua citazione.

P. Q. M. cassa la sentenza della Corte d'appello di Parma, 30 mrzo 1916, rinviando a quella di Brescia.

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e per gli avvocati delegati ferroviari . . . . L. **4.00**

Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti . . . . » **8.00**

Gli abbonamenti sono da pagarsi anticipatamente ad una stazione della rete o ad una cassa compartimentale e decorrono dal 1° gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore di un anno. Chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri arretrati dell'annata.

La spedizione del bollettino viene fatta direttamente all'ufficio dell'abbonato pel tramite dell'ufficio compartimentale dal quale dipende. Si prega pertanto di comunicare al Servizio Segretariato ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi l'Amministrazione alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi causati dalla mancanza di tale comunicazione.

ANNO X - N. 8

22 FEBBRAIO 1917

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

Roma, febbraio 1917 — Tip. Nazionale Bertero di G. Guadagnini e C.

Appendice N. 2 all'Ordine generale N. 23-1912. (S.).

Soppressione degli Uffici " Apparati centrali, di blocco e di segnalamento ,, esistenti presso alcune Divisioni Lavori e loro aggregamento all'Ufficio II delle Divisioni medesime.

(Vedasi Bollettino ufficiale N. 43-1912 e 8-1914).

A partire dal 1° marzo 1917 gli Uffici « Apparati centrali, di blocco e di segnalamento » istituiti dal 1° febbraio 1914 presso le Divisioni Lavori di Torino, Milano, Genova, Roma (vedasi appendice all'ordine generale n. 23-1912 pubblicata nel Bollettino ufficiale n. 8-1914) verranno soppressi e le relative attribuzioni saranno disimpegnate dall'Ufficio II (armamento, materiale fisso e sorveglianza) di ciascuna delle dette Divisioni.

Le altre Divisioni Lavori, nelle quali ora non esistono tali Uffici, verranno gradatamente messe in condizioni di disimpegnare al più presto, pure a mezzo del rispettivo Ufficio II, le suaccennate attribuzioni.

(Approvato dal Consiglio d'amministrazione nella seduta del 10 gennaio 1917).

Ordine di servizio N. 14. (S.).

Apertura all'esercizio del tronco di ferrovia Cattolica Eraclea - Bivio Greci - Ribera della linea complementare a scartamento ridotto Porto Empedocle - Sciacca - Castelvetrano.

Il giorno 26 febbraio 1917 si aprirà all'esercizio il tronco di ferrovia Cattolica Eraclea-Bivio Greci-Ribera della linea in costruzione Porto Empedocle-Sciacca-Castelvetrano, e sarà provvisoriamente esercitato dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, venendo compreso nella rete delle ferrovie secondarie (Gruppo Sicilia).

I. — Descrizione del nuovo tronco.

Il tronco Cattolica Eraclea-Bivio Greci-Ribera si innesta nella stazione di Cattolica Eraclea in prolungamento al tronco Porto Empedocle-Cattolica Eraclea, già in esercizio, e termina alla stazoine di Ribera.

È a scartamento ridotto della larghezza di m. 0.95.

La sua lunghezza è di m. 19544.71 fra gli assi dei fabbricati viaggiatori di Cattolica Eraclea e Ribera, la sua lunghezza totale. compresi cioè m. 324.68 oltre l'asse di quest'ultima stazione, risulta quindi di m. 19869.39.

La lunghezza totale della linea Porto Empedocle-Ribera è di m. 52188.43, a partire dall'asse del fabbricato viaggiatori della stazione di P. Empedocle, al quale asse si riferiscono le progressive indicate nel presente ordine di servizio.

Fra le stazioni di Cattolica Eraclea e Ribera è compresa la stazione di Bivio Greci.

I piazzali delle stazioni di Bivio Greci e di Ribera sono in orizzontale.

La massima pendenza raggiunge il 25 per mille ed il raggio minimo delle curve è di m. 100.

Vi sono n. 75 opere d'arte, le più importanti delle quali sono: il ponte a cinque luci di m. 20 ciascuna sul fiume Platani km. 34 + 209.65, il viadotto a tre luci di m. 8 ciascuna sul torrente Maurigi km. 37 + 487.85, il secondo viadotto pure a tre luci di m. 8 sullo stesso torrente km. 38 + 383.93, il terzo a quattro luci di m. 8 sul medesimo torrente km. 40 + 307.58, il ponte a cinque luci di m. 15 ciascuna sul fiume Magazzolo km. 45 + 888.29, e il vidaotto a tre luci di m. 8 ciascuna sul vallone S. Eligio km. 51 + 338.92.

Tutte le altre opere d'arte, escluso il ponticello a due luci di m. 1 ciascuna al km. 36 + 496, sono a una luce sola, variabile da m. 0.50 a m. 9.

Vi sono tre gallerie: quella di Callerotondo fra il km. 33 + 115.45 e il km. 33 + 849.11, lunga m. 733.66; quella di Quartolongo fra il km. 48 + 144.03 e il km. 48 + 439.42, lunga m. 295.39 e quella di Ribera fra il km. 49 + 315.50 e il km. 50 + 438.94, lunga metri 1123.64.

Nel tronco si hanno n. 12 case cantoniere doppie, e una garetta nella stazione di Ribera.

Vi sono n. 11 passaggi a livello, di cui n. 10 aperti, muniti di tabelle monitorie e di avviso, e n. 1 chiuso con cancello e custodito dal personale della linea, al km. 51 + 695.29.

Circuito telefonico allacciante le stazioni di Bivio Greci e di Ribera con tutte le stazioni e fermate del tronco Porto Empedocle-Cattolica Eraclea.

II. — Descrizione delle stazioni.

Stazione di bivio Greci. — Stazione con fabbricato viaggiatori al km. 45 + 362.58, a sinistra venendo da Cattolica Eraclea.

Binari di corsa: due, compresi tra le progressive km. 45 + 116.42 e km. 45 + 459.04 corrispondenti alle punte dei deviatoj estremi, ciascuno della lunghezza utile di m. 261.10.

Binari merci: uno allacciato al primo binario di corsa, in servizio del piano caricatore e del magazzino merci, della lunghezza utile di m. 130.43.

Piano caricatore scoperto con carico di fianco e con fronte di carico lunga m. 14, e magazzino merci con fronte di carico lunga m. 12.

Sagoma di carico.

Rifornitore in cemento armato della capacità di mc. 50, con due colonne idrauliche.

Pali indicatori: due, situati a destra dei treni in arrivo ciascuno rispettivamente a m. 200 dalla punta dei deviatoj estremi, km. 45 + 116.42 e km. 45 + 459.04.

Stazione di Ribera. — Stazione con fabbricato viaggiatori al km. 51 + 863.75, a sinistra venendo da Bivio Greci.

Binari di corsa: due, compresi tra le progressive km. 51 + 750.20 e km. 52 + 080.62, corrispondenti alle punte dei deviatoj estremi; quello di prima linea della lunghezza utile di m. 275.96 e quello di seconda linea della lunghezza utile di m. 276.78.

Binari merci due: uno allacciato al primo binario di corsa, in servizio del piano caricatore e del magazzino merci, della lunghezza utile di m. 85.65, e l'altro allacciato al precedente per il carico e lo scarico diretto, della lunghezza utile di m. 85.71.

Binari pel servizio trazione due: uno di accesso alla rimessa locomotive, allacciato nei due sensi al secondo binario di corsa, della lunghezza utile di m. 91.80, e l'altro allacciato al precedente, per l'accesso al deposito carbone e al rifornitore d'acqua.

Piano caricatore scoperto con carico di fianco e con fronte di carico lunga m. 14, e magazzino merci con fronte di carico lunga m. 12.

Una grue di sollevamento da tonn. 6.

Una stadera a ponte di tonn. 22.

Un rifornitore in cemento armato, della capacità di mc. 50, con annesso depuratore, e con due colonne idrauliche.

Una piattaforma girevole del diametro di m. 5.50.

Una sagoma di carico.

Rimessa per due locomotive, con fosse a fuoco per locomotive gr. 370, munita di due idranti murali, con annesso magazzino, dormitorio e lavabo per il personale di macchina.

Dormitorio per il personale viaggiante, capace di n. 6 brande.

Semaforo ad un'ala all'ingresso della stazione lato Cattolica alla progressiva km. 51 + 455.96 a destra dei treni in arrivo.

III. — Dipendenza.

All'esercizio del tronco provvede l'ing. capo di esercizio residente a Palermo, con le norme stabilite dall'ordine generale n. 3-1915 e dall'ordine di servizio n. 175-1911.

Per il servizio sanitario il tronco dipenderà dall'Ufficio sanitario compartimentale di Palermo.

Per le forniture dei Magazzini il tronco apparterrà al gruppo 20° (ferrovie secondarie Gruppo Sicilia) della circoscrizione dei Magazzini di approvvigionamento di cui all'ordine di servizio n. 392-1914.

IV. — Esercizio.

L'esercizio del tronco viene fatto in base agli appositi regolamenti ed istruzioni per le linee secondarie a scartamento ridotto di cui agli ordini di servizio n. 323-1915 e n. 19-1916.

V. — Servizi ai quali sono abilitate le stazioni.

Le stazioni di Bivio Greci e di Ribera sono abilitate a tutti i servizi.

I trasporti tanto in servizio locale quanto da oltre e per oltre Porto Empedocle, saranno effettuati in base alle norme di cui allo allegato *C* all'ordine di servizio n. 249-1912 ed a quelle contenute negli ordini di servizio n. 189-1913, 120 (c), 122 (c), 149 e 195-1916.

Le stazioni del nuovo tronco, e quelle comprese nel tronco già in esercizio Porto Empedocle-Cattolica, non sono ammesse alla accettazione di trasporti con destinazione Porto Empedocle-Porto.

VI. — Distanze chilometriche - Pubblicazioni.

Prontuario dei prezzi fatti - Biglietti documenti di trasporto.

— Le distanze chilometriche tassabili relative al percorso sulla linea a scartamento ridotto P. Empedocle-Cattolica-Ribera si rile-

vano dalla tabella polimetrica formante l'allegato *B* al presente ordine di servizio.

Nell'allegato *A* al presente ordine di servizio sono riportate le aggiunte che devono essere introdotte nel Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato (edizione giugno 1914) nel « Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza » (edizione 1° aprile 1915); nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio, parte 2ª » (edizione 1° dicembre 1916); nell'elenco delle stazioni che partecipano alle tariffe speciali nn. 1 e 11 G. V. in servizio cumulativo ferroviario marittimo (edizione 1° maggio 1915) e nel fascicolo delle distanze chilometriche da valere per la tassazione dei trasporti in servizio diretto ferroviario marittimo (edizione 17 febbraio 1916).

Le stazioni di Bivio Greci e di Ribera saranno fornite dall'Ufficio contabilità prodotti di Firenze dei prontuari delle distanze. Il predetto ufficio provvederà inoltre alle prime forniture delle pubblicazioni, degli stampati, ecc. occorrenti.

Le quote per il computo dei prezzi dei biglietti di corsa semplice da oltre e per oltre Porto Empedocle sono quelle indicate qui appresso, e formate sulla base della tariffa ordinaria per treni omnibus vigente sulle ferrovie ex-sicule col ribasso del 25 per cento:

	Bivio Greci		Ribera	
	I	III	I	III
P. Empedocle Centrale	5.10	2.20	5.60	2.65
P. Empedocle Cannelle	4.70	2.10	5.55	2.60
Punta Piccola	4.45	2.—	5.25	2.25
Realmonte	4.05	1.80	4.70	2.10
Siculiana	3.40	1.65	4.25	1.95
Siculiana Scalo	3.15	1.50	4.—	1.80
Montallegro	2.10	1.05	2.90	1.40
Cattolica Eraclea	1.60	0.75	2.10	1.05

Queste quote comprendono l'aumento del 20%, di cui il decreto Luogotenenziale 11 gennaio 1917, n. 53 (ordine servizio, nu-

mero 3-1917). I biglietti saranno forniti dal Controllo viaggiatori e bagagli di Firenze.

I documenti di trasporto da presentarsi per le spedizioni in servizio locale del tronco e da e per oltre Porto Empedocle sono quelli in uso nella rete principale.

VII. — Contabilità delle stazioni.

Valgono le norme in vigore nella rete principale emanate con gli ordini di servizio n. 160-1909 e nn. 170, 171, 174, 191, 379 e 401 del 1913, con la circolare n. 66-1913 e con gli ordini di servizio nn. 120 (c), 149 e 195-1916.

I prodotti relativi al nuovo tronco saranno dalle stazioni versati con unica distinta mod. R 99 insieme a quelli della rete principale.

Le stazioni di Bivio Greci e di Ribera dovranno compilare pei trasporti destinati oltre la stazione di Porto Empedocle sulla linea a scartamento normale, separati riassunti delle spedizioni a G. V. ed a P. V. e così pure separati riassunti arrivi per le provenienze della linea a scartamento normale oltre Porto Empedocle.

Le stazioni di Bivio Greci e Ribera effettueranno il versamento alla Cassa compartimentale di Palermo ogni due giorni e verranno iscritte nell'elenco annesso all'ordine di servizio n. 184-1913 con l'indicazione della periodicità di cui alla lettera *B*.

VIII. — Orari e composizione dei treni.

Sulla linea Porto Empedocle-Ribera saranno attivate giornalmente due coppie di treni viaggiatori in modo da avere alla stazione di Porto Empedocle le coincidenze coi treni più utili della rete principale.

I treni saranno composti di carrozze aventi posti di 1ª e 3ª classe soltanto.

I veicoli viaggiatori sono muniti di freno completo a vuoto automatico e di condotta per il riscaldamento a vapore e sono illuminati a luce elettrica.

I carri da merce hanno l'apparecchio del freno a vuoto.

IX. — CARTE DI LIBERA CIRCOLAZIONE.

Tutte le carte di libera circolazione che comprendono il tronco Porto Empedocle Cattolica, dovranno ritenersi valevoli anche per il tratto Cattolica-Ribera.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Allegato **A** *all'ordine di servizio n. 14-1917.*

Nel volume « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato » (edizione giugno 1914) si dovrà:

— nella carta delle ferrovie dello Stato e nell'indice grafico sostituire il nome della stazione di « Cattolica Eraclea » con quello di « Ribera ».

— a pag. 104 riportare nella tabella (135) BIVIO SCIACCA-RIBERA-BIVIO GRECI-PORTO EMPEDOCLE i nomi delle distanze, conforme resulta dalla tabella compresa nell'alegato *B* al presente ordine di servizio.

Nel « Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza » (edizione 1° aprile 1915) si dovrà:

— a pag. 8, dopo il nome della stazione di Bivio Filaga, trascrivere: « Bivio Greci » coll'indicazione della pag. 28.

— a pag. 15 dopo il nome della stazione di Riaglietto trascrivere « Ribera » coll'indicazione della pag. 29.

— a pag. 28 e 29 (Prospetto delle « Linee complementari sicule ») dopo i nomi delle stazioni di Bivio Filaga e di Realmonte trascrivere rispettivamente:

Bivio Greci	**Bivio Sciacca - Ribera - Bivio Greci - Porto Empedocle**	—	—	—	—	46					G	A	P.	V.B.	—	—	F	—	—	—	—	S
Ribera	**Bivio Sciacca - Ribera - Bivio Greci - Porto Empedocle**	—	—	—	—	52					G	A	P.	V. B.	—	—	F	1	6	1	22	S

Inoltre nella colonna 14 di contro ai nomi delle stazioni di Cattolica Eraclea, Montallegro, Porto Empedocle Cannelle, Realmonte, Siculiana, Siculiana Scalo, aggiungere il richiamo (*), e a piè delle pagine stesse riportare la seguente nota:

(*) Esclusa l'accettazione dei trasporti con destinazione Porto Empedocle-Porto.

Segue *Allegato* **A** *all'ordine di servizio n. 14–1917.*

Nella « Prefazione generale (parte seconda) all'orario generale di servizio » (edizione 1° dicembre 1916) si dovrà aggiungere nelle sedi opportune:

Bivio Greci	Cs	249
Ribera	Cs	249

— e a pag. 19 modificare la denominazione della linea 249 in « Porto Empedocle-Ribera ».

Nell' « Elenco delle stazioni che partecipano alle tariffe speciali nn. 1 e 11 G. V. in servizio cumulativo ferroviario-marittimo » (edizione 1° maggio 1915) si dovrà, dopo i nomi delle stazioni di Bivio Filaga a pag. 44 e di Realmonte a pag. 46, trascrivere rispettivamente:

Bivio Greci	3	3	2
Ribera	3	3	2

Nel fascicolo delle distanze chilometriche da valere per la tassazione dei trasporti in servizio diretto ferroviario-marittimo (edizione 17 febbraio 1916), si dovrà, nelle sedi opportune a pag. 66 e 71, trascrivere:

Bivio Greci (1)	—	144 46	151 46
Ribera (1)	—	144 52	151 52

Infine le stazioni situate sul tronco Porto Empedocle Stazione-Cattolica Eraclea rileveranno le distanze per Bivio Greci e Ribera dalla tabella (135) a pag. 104 del « Prontuario generale » modificata come sopra è detto; le altre stazioni della rete dovranno invece rilevarle servendosi del proprio prontuario manoscritto e di quello dei servizi cumulativi e di corrispondenza (edizione 1° aprile 1915).

Allegato B all'ordine di servizio n. 14-1917.

Ribera - Bivio Greci - Porto Empedocle

(Linea complementare a scartamento ridotto).

Ribera									
7	Bivio Greci								
20	14	Cattolica Eraclea							
26	20	7	Montallegro						
36	29	16	10	Siculiana Scalo					
39	32	19	13	3	Siculiana				
44	37	24	18	9	6	Realmonte			
48	41	28	22	13	10	4	Punta Piccola		
51	44	31	25	16	13	8	4	Porto Empedocle Cannelle	
52	46	33	26	17	14	9	5	2	Porto Empedocle Centrale

Ordine di servizio N. 15 (C.).

Limitazioni nel servizio viaggiatori.

(Vedi Ordine di servizio N. 3-1917).

Col 31 gennaio 1917 è cessata la vendita anche da parte delle ferrovie estere dei biglietti di andata e ritorno in servizio internazionale colla Francia e colla Svizzera, dei nostri circolari di qualsiasi specie e dei combinabili svizzeri con tagliandi interessanti il percorso delle ferrovie dello Stato.

Pertanto i biglietti di cui trattasi che venissero eventualmente rilasciati dopo la data suaccennata non devono più essere tenuti validi.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9, 16 *e* 22.

Ordine di servizio N. 16. (M. C. L.).

Trasformazione in stazione delle fermate di Cassola, Castello di Godego, Maerne di Martellago, Piombino Dese, Resana, Salzano Robegano e Solagna.

(Vedi O. G. 6-1912).

Dal giorno 30 luglio 1916 le fermate di Maerne di Martellago, Salzano Robegano, Piombino Dese e Resana, e dal giorno 4 agosto 1916 le fermate di Castello di Godego, Cassola e Solagna, sulla linea Mestre-Primolano, sono state trasformate in stazione cogli impianti indicati nel seguente prospetto:

STAZIONI	Progressive chilometriche			Lunghezza utile dei binari di corsa	Distanze dei semafori ai deviatoi presi di punta				Ufficio telegrafico	
	del F. V.	deviatoi estremi lato			Lato Mestre segnale		Lato Primolano segnale		Circuito	Chiamata
		Mestre	Primolano		di avviso	di 1ª categ.	di avviso	di 1ª categ.		
Maerne di **Martellago** .	7 + 497.05	7 + 103	7 + 895	702	794	153	805	155	4289	M A
Salzano Robegano. . .	11 + 321.98	10 + 898	11 + 655	667	714	111	790	158	4489	S A
Piombino Dese	23 + 312.16	22 + 882	23 + 686	714	794	182	849	164	4289 *bis*	P D
					Segnali di 2ª categoria					
Resana.	27 + 288.38	26 + 958	27 + 756	708	808		744		4489	R S
Castello di Godego . .	37 + 376.11	36 + 750	37 + 528	688	850		1172		4435	C G
Cassola.	45 + 330.00	45 + 042	45 + 815	683	1042		1135		4435	C L
Solagna	57 + 494.00	57 + 208	57 + 998	700	1154		827		4436	S O

N. B. — Tutti i segnali sono posti a sinistra rispetto ai treni ai quali comandano.

In aumento ed a modificazione dei servizi ai quali sono presentemente abilitate, dal giorno 24 febbraio 1917 le stazioni di Piombino Dese, Resana, Castello di Godego e Solagna restano ammesse ai trasporti in servizio interno e cumulativo italiano di viaggiatori, bagagli, cani, nonchè di merci in dettaglio a G. V. ed a P. V. O. in colli non superiori al peso di kg. 50 ciascuno.

In conseguenza di quanto sopra nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato » (edizione giugno 1914), alle pagine 19, 20, 34, 44, 48, 55 e 58 — colonne da 7 a 13 — si dovranno praticare per ognuna delle suddette stazioni le modificazioni ed aggiunte di cui in appresso:

Cassola /V/ B (3) /—/—/—/—/—/S/
Maerne di M. /V/ B (3) /—/—/—/—/—/S/
Salzano /V/ B (3) /—/—/—/—/—/S/
Castello di G. /V/ B (1) /G (1) /—/ O (1) /—/—/SP/
Piombino Dese /V/ B (1) /G (1) /—/ O (1) /—/—/SP/
Solagna /V/ B (1) /G (1) /—/ O (1) /—/—/SP/
Resana /V/ B (1) /G (1) /—/ O (1) /—/—/S/

Nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio » (parte seconda) per le stazioni di Castello di Godego, Piombino Dese, Solagna e Resana deve figurare l'indicazione LO-a da sostituirsi a quelle esistenti.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 6, 8, 9 *e* 22.

Ordine di servizio N. 17. (C.).

Servizio cumulativo con le ferrovie Poggibonsi - Colle Val d'Elsa e della Società Veneta.

(Vedi ordini di servizio N. 184, 193, 206 e 223-1916 e N. 9-1917).

a). — *Ferrovia Poggibonsi-Colle Val d'Elsa.*

Col 1° marzo 1917 sono abolite le tariffe speciali della detta ferrovia, risultanti a pag. 13 del fascicolo « Tariffe e condizioni pei trasporti (edizione 1° aprile 1916) ». Alle merci ivi indicate dovranno essere applicati, dalla data anzidetta, i prezzi delle rispettive classi.

Saranno, quindi, da annullarsi la pag. 13 del citato fascicolo ed il comma 2° dell'art. 5 della 1ª appendice (aumenti di tariffa) al fascicolo medesimo, distribuita con l'ordine di servizio numero 223-1916.

b). — *Ferrovie della Società Veneta,*
compresa la ferrovia Verona-Caprino-Garda.

Con effetto della stessa data del 1° marzo 1917, le tasse minime per spedizione per i trasporti di giornali, numerario e preziosi, merci a grande velocità e piccola velocità ordinaria in servizio cumulativo con le ferrovie sopra menzionate dovranno essere applicate, per il percorso di esse ferrovie, per intero, anzichè nella misura della metà.

Di ciò deve essere presa nota al punto 11 dell'ordine di servizio n. 122-1916.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di servizio N. 18. (M. L.).

Attivazione di nuovi impianti di sicurezza e di segnalamento a protezione della stazione di Pesaro e dei PP. LL. ai km. 141 + 757 - 145 + 504 - 146 + 008 della linea Rimini-Ancona.

Dalle ore 12 del giorno 8 marzo 1917 per la protezione della stazione di Pesaro e dei PP. LL. ai km. 141 + 757-145 + 504-146 + 008 della linea Rimini-Ancona verranno attivati i segnali specificati nell'allegato specchietto.

I segnali di cui ai numeri 1-2 sono manovrati dal P. L. al km. 141 + 757; quelli di cui ai numeri 3-4-5-6 ed ai numeri 7-8-9 rispettivamente da due posti di manovra *B* ed *A* situati agli estremi Rimini ed Ancona della stazione di Pesaro ed alla distanza di m. 494 e 163 dall'asse del F. V.; quelli di cui ai numeri 10 ed 11 manovrati dal P. L. al km. 146 + 008.

La manovra dei segnali di cui ai numeri 1-2 e 10-11 nonchè quella dei consensi sui segnali, di cui ai numeri 5-6 e 7-8-10-11 è collegata, a mezzo di serrature F. S., coi cancelli dei PP. LL. rispettivamente ai km. 141 + 757 e 145 + 504-146 + 008. La manovra dei segnali di cui ai numeri 3-4-5-6-7-8-9 è collegata, a mezzo di serrature F. S., cogli scambi e colle comunicazioni interessanti i binari di corsa. Tali comunicazioni sono manovrate a mezzo di leva unica e trasmissione rigida.

L'avviso del passaggio dei treni ai PP. LL. viene dato a mezzo di appositi apparecchi elettrici sussidiati da grosse sonerie ed azionati, per i treni in arrivo a Pesaro, dai treni stessi a mezzo di pedali a rotaia isolata posti a convenienti distanze dai PP. LL. e per i treni in partenza da Pesaro dai due posti di manovra *A* e *B* sopraspecificati a mezzo di appositi apparecchi di comando.

I due posti di manovra *A* e *B* e l'Ufficio del dirigente il Movimento di Pesaro sono in comunicazione telefonica fra di loro.

Le Divisioni interessate impartiranno nella rispettiva competenza le disposizioni per la regolare attivazione dei suddetti impianti.

Distribuito agli agenti delle classi 3, 4, 7, 53, 54 *e* 55 *del Compartimento di Ancona.*

Allegato all'ordine di servizio n. 18-1917.

Numero d'ordine	SEGNALE	SIGNIFICATO	Ubicazione
1	Semaforo ad 1 ala di avviso	Avviso del segnale di cui al numero 2.	A sinistra dei treni ai quali comanda.
2	Semaforo ad 1 ala di fermata.	Protezione verso Rimini del P. L. al Km. 141 + 757.	Idem
3	Semaforo ad 1 ala di avviso	Avviso delle ali di fermata del segnale di cui al numero 4.	Idem
4	Semaforo a candeliere a due piantane di cui quella a sinistra (più alta) a due ali accoppiate di fermata e di avviso e quella a destra (più bassa) ad una ala di fermata.	Le ali di fermata per la protezione verso Rimini della stazione di Pesaro: di dette ali quella sulla piantana più alta comanda l'ingresso al binario viaggiatori, quella sulla piantana più bassa l'ingresso al F. M. L'ala di avviso si riferisce al segnale di partenza di cui al numero 7.	dem
5	Semaforo ad un'ala di partenza.	Partenza verso Rimini dal II binario viaggiatori.	Idem
6	Idem.	Idem dal F. M.	Idem
7	Idem.	Partenza verso Ancona dal I binario viaggiatori.	Idem
8	Idem.	Idem dal F. M.	A destra dei treni ai quali comanda.
9	Semaforo a candeliere a due piantane, di cui quella a sinistra (più bassa) ad un'ala di fermata, quella a destra (più alta) a due ali accoppiate una di fermata ed una di avviso.	Le ali di fermata per la protezione verso Ancona della stazione di Pesaro: di dette ali quella sulla piantana più alta comanda l'ingresso al binario viaggiatori, quella sulla piantana più bassa l'ingresso al F. M. L'ala di avviso si riferisce al segnale di partenza di cui al numero 5.	A sinistra dei treni ai quali comanda.
10	Semaforo a sbalzo di m. 0,90 a due ali accoppiate una di fermata e l'altra di avviso.	L'ala di fermata per la protezione verso Ancona dei P. L. ai Km. 145 + 504 e 146 + 008. L'ala di avviso si riferisce alle ali di fermata del segnale di cui al numero 9.	Idem
11	Semaforo a sbalzo di m. 0,90 ad un'ala di avviso.	Avviso dell'ala di fermata del segnale di cui al numero 10.	Idem

Dal segnale di 1ª categoria corrispondente	DISTANZA IN METRI				Consenso elettrico
	Dall'asse del PL al Km. 141 + 757	Dall'asse del PL al Km. 146 + 008	dalla punta o dalla traversa limite dello scambio estremo	Dall'asse del F. V.	
840	—	—	—	—	
—	75	—	—	—	
840	—	—	—	—	
—	—	—	200	—	Dal F. V. di Pesaro sulle ali di fermata.
—	—	—	—	185	Dal P. L. al Km. 141 + 757.
—	—	—	—	236	
—	—	—	—	166	Dai P.P. L.L. al Km. 14 + 504 e 146 + 008
—	—	—	—	125	
—	—	—	300	—	Dal F. V. di Pesaro sulle ali di fermata.
—	—	75	—	—	Dal P. I. al Km. 145 + 504 sull'ala di fermata.
800	—	—	—	—	

Circolare N. 15. (M. S.).

Carrozze saloni e compartimenti riservati.

In eccezione al disposto del punto *A* n. II dell'ordine di servizio n. 3-1917 (Bollettino ufficiale n. 4), sono ammesse, coll'osservanza delle disposizioni vigenti ed a semplice richiesta degli interessati, le seguenti concessioni:

Saloni. — È ammesso l'uso delle carrozze-salone per i personaggi sotto indicati:

a) Principi e Principesse Reali d'Italia;
b) Presidenti del Senato e della Camera dei Deputati;
c) Presidente del Consiglio dei ministri;
d) Capo e Sottocapo di Stato maggiore dell'Esercito;
e) Comandante in capo delle forze navali mobilitate.

Compartimenti riservati. — Dovrà sempre accordarsi l'uso del compartimento riservato ai personaggi sotto indicati, fermo rimanendo che il numero di tali compartimenti non potrà superare il quinto di quelli della rispettiva classe delle carrozze ordinarie che entrano nella composizione di ciascun treno, nè eccedere il numero di tre per ogni treno, come è stabilito dal regolamento approvato con R. decreto 27 dicembre 1908, n. 819:

a) Principi e Principesse Reali d'Italia;
b) Presidenti del Senato e della Camera dei Deputati;
c) Presidente del Consiglio dei ministri;
d) Ministri e Sottosegretari di Stato in carica;
e) Capo e Sottocapo di Stato maggiore dell'Esercito;
f) Comandante in capo delle forze navali mobilitate;
g) Comandanti d'armata.

Le richieste di compartimenti riservati gratuiti od a pagamento a favore di altre persone non potranno essere accolte per i treni per i quali in precedenza siano già stati riservati uno o più compartimenti ai personaggi sopra indicati.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9, 16 *e* 22.

Circolare N. 16. (M. T. V.).

Uso delle funicelle delle valvole di scarico del freno Westinghouse.

Quando avvengono frenature parziali di treni in partenza od in moto, il personale di stazione o dei treni usa tirare le funicelle delle valvole di scarico dei veicoli frenati onde ottenere l'allentamento dei ceppi, e ciò secondo una consuetudine antica formatasi quando la disposizione degli organi del freno era la stessa per tutti i veicoli e differente da quella della pluralità degli attuali veicoli.

Siccome attualmente le valvole di scarico nella generalità dei veicoli F. S. sono disposte in modo da scaricare l'aria dai serbatoi ausiliari anzichè dai cilindri dei freni, così tale manovra può bensì produrre la sfrenatura dei veicoli, ma può causare di riflesso una depressione nella condotta generale e quindi la chiusura graduale di altri freni.

Così pure può essere causa di irregolarità il cambiare intempestivamente la posizione della maniglia della tripla valvola od il modificare comunque le condizioni delle varie parti del freno continuo.

Allo scopo pertanto di evitare irregolarità nel funzionamento del freno continuo, o difficoltà nello scoprire le cause di quelle accadute, è necessario che dal momento in cui viene iniziata la prescritta prova del freno continuo a quello in cui viene disgiunta dal treno la locomotiva, o vengono ordinate manovre per la scomposizione del treno, *nessuno, ad eccezione del personale di verifica*

o di macchina addetto al treno, di propria iniziativa, tiri le funicelle delle valvole di scarico, cambi la posizione della maniglia delle triple valvole, apra o chiuda i rubinetti di testa della condotta, o in genere faccia altre operazioni che abbiano attinenza col funzionamento del freno continuo sui veicoli.

Soltanto nel caso in cui, in un treno fermo, qualche veicolo sia rimasto frenato, e non vi sia personale di verifica, il solo capo treno potrà tentare di sfrenarlo tirando, per qualche istante, la funicella della valvola di scarico: però non ottenendo alcun risultato non dovrà insistere, ma richiedere subito l'intervento del personale di macchina.

In tutti gli altri casi il personale di scorta ai treni o di servizio in stazione dovrà limitarsi ad informare il personale di verifica o di macchina delle irregolarità che avrà rilevato; dovrà però eseguire quelle operazioni che dal detto personale fossero ad essi indicate.

È poi vietato a chiunque, all'infuori del personale di verifica o di macchina addetto al treno, di introdursi sotto o fra i veicoli dei treni coll'intento di ricercare se esistono fughe dalla condotta od altre avarie negli organi del freno continuo.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 3, 4, 7, 8, 9, 10, 11, 13, 14, 15, 16, 17, 35, 37, 41, 42, 44, 45 *e* 46.

Circolare N. 17. (M.).

Inconvenienti di esercizio.

In questi ultimi tempi si sono dovuti deplorare gravi inconvenienti, purtroppo con letali conseguenze, determinati dalla mancata od incompleta applicazione delle disposizioni e norme relative alla esecuzione di manovre interessanti il binario di ricevi-

mento dei treni o dal non avvenuto rispetto dei segnali di protezione.

Devo perciò rivolgere energico richiamo a tutto il personale perchè siano rigidamente osservate le prescrizioni dell'art. 8 del regolamento per la circolazione dei treni e le altre disposizioni che le integrano, e più specialmente quelle della circolare gialla n. 24-1916 del Servizio Movimento; perchè dal personale di macchina e di scorta dei treni vengano eseguite le tassative disposizioni riguardanti l'assoluto rispetto ai segnali fissi ed a mano, ordinari e sussidiari, e la manovra dei freni; perchè infine dal personale di linea sia rigorosamente provveduto alla esposizione dei segnali sussidiari, nei casi e nei modi prescritti.

Roccomando vivamente ai capi dei Servizi dell'esercizio, ai capi delle Divisioni attive ed ai funzionari tutti il rigoroso controllo sull'applicazione delle disposizioni e prescrizioni accennate, e fo, in particolar modo, obbligo agli ispettori di Riparto Movimento di accertarsi, stazione per stazione, che le medesime siano a perfetta conoscenza del personale dipendente.

Distribuita agli agenti delle classi 3, 4, 7, 10, 11.

Circolare N. 18. (M. C. I. S.).

Trasporti di materie pericolose e nocive.

In seguito a disposizione dell'Intendenza generale dell'Esercito — Direzione dei trasporti — ai sensi del R. decreto 15 aprile 1915, pubblicato nel Bollettino ufficiale 21-1915, a deroga del disposto dell'allegato 9 alle tariffe, vengono ammessi, in via provvisoria, *per conto ed a richiesta dell'Autorità militare*, i trasporti di benzina a grande velocità con le norme seguenti:

Per le spedizioni al dettaglio saranno ammessi i recipienti

di forma prismatica della capacità massima di 15 litri racchiusi in numero di due in cassette di legno; oppure recipienti cilindrici di latta rinforzati della capacità massima di 19 litri.

Per le spedizioni a carro completo saranno ammessi i recipienti nelle condizioni suddette e i barili di robusto lamierino di ferro cerchiati e rinforzati, del peso lordo massimo di kg. 200.

Non è ammessa al trasporto a G. V. la benzina in carri serbatoi.

Per tali trasporti a G. V., quando non vengano fatti in bagagliaio, si impiegheranno, anche se a vagone completo, carri chiusi purchè senza freno o con freno piombato.

I singoli colli delle spedizioni al dettaglio dovranno portare almeno due etichette o striscie a colori vivaci ed a caratteri ben visibili portanti la dicitura « Infiammabile ».

È della massima importanza che tanto sui documenti di trasporto che sulle pareti esterne dei carri vengano sempre applicate le etichette o i cartellini prescritti secondo che trattasi di spedizioni al dettaglio o di carri completi rispettivamente.

I carri completi poi devono, in via normale, essere collocati il più lontano possibile dalla locomotiva, e in ogni caso mai a meno di 2 carri dalla medesima, e purchè questi siano vuoti o carichi di materie *inerti* (1).

Infine si prescrive che il personale dei treni sia espressamente avvertito dei suddetti trasporti a G. V. tanto al dettaglio che a carro completo mediante mod. M. 40 e annotazione sul foglio di corsa.

Nel caso poi di trasporti in bagagliaio è necessario che il personale osservi rigorosamente il divieto di fumare fattogli dall'articolo 7-k) dell'istruzione per il personale dei treni.

In quanto non sia diversamente disposto dalla presente circolare valgono, per i trasporti di benzina a G. V., tutte le condi-

(1) Per materie inerti sono da intendersi tutti i materiali in genere che non siano contemplati nelle categorie dalla 3ª alla 14ª (meno il gruppo 1 della categoria 7ª) dell'allegato 9 alle tariffe o che siano a queste assimilabili per quanto riguarda la potenzialità o la facilità di combustione.

zioni in vigore per i trasporti a P. V., i quali, bene inteso, viaggiano a rischio e pericolo del mittente in conformità alla condizione *c*) per le merci della cat. 9 (allegato 9 alle tariffe).

Per i trasporti a P. V. restano in vigore le norme stabilite nell'allegato 9 alle tariffe (categ. 9) salvo la facoltà di impiegare carri chiusi in luogo di aperti quando si tratti di far proseguire a P. V. senza trasbordo spedizioni che abbiano precedentemente viaggiato a grande velocità.

Distribuito agli agenti delle classi **1, 2, 3, 4, 5, 7, 8, 9, 10, 11, 14, 15, 18, 19, 20, 21** *e* **22.**

Comunicazioni.

Riammissione alle gare. — Con decreto 12 gennaio 1917, n. 18573-2 del Ministero dell'interno, è stato riammesso a fare offerte per tutti i contratti con le pubbliche Amministrazioni il sig. Caccavale Antonio di Domenico, da Casoli, stato escluso dalle dette contrattazioni con decreto n. 18856 del 6 gennaio 1915 come da pubblicazione fatta nel bollettino n. 7 del 18 febbraio 1915.

COMUNICATO

La sottoscrizione promossa da un gruppo di ferrovieri a favore dei mutilati di guerra in onore del martire BATTISTI ha avuto ottimo risultato poichè sono state raccolte a tutt'oggi L. 19.300 fra 42 mila sottoscrittori, ciò che è novella prova dei sentimenti patriottici che animano la classe dei ferrovieri, già benemerita per altre nobili sottoscrizioni.

In separato elenco verranno rese pubbliche le cifre versate da ciascun impianto col numero dei rispettivi sottoscrittori.

Il Direttore generale

R. DE CORNE'.

SENTENZE

Passaggi a livelli privato - Consegna della chiave all'utente - Legittimità del provvedimento.

L'Amministrazione ferroviaria, coll'accordare al proprietario di un fondo attraversato dalla linea, l'impianto di un passaggio a livello non crea una servitù prediale che sarebbe inammissibile a carico di beni di dominio pubblico, ma dà vita ad una vera e propria concessione.

Le disposizioni di legge, regolatrici dell'esercizio dei passaggi a livello, soddisfano esclusivamente alle esigenze della sicurezza e dell'ordine pubblico e non già alle comodità dei singoli, cosicchè se questi, al momento dell'impianto del rispettivo passaggio avevano un apposito guardiano che ne curava la custodia, in questo senso provvedendo le norme legislative allora imperanti, non potrebbero pretendere, in difetto di analoga clausola contrattuale, che tale sistema fosse conservato sotto il dominio di nuove leggi contenenti altre forme e modalità d'esercizio (1).

CORTE D'APPELLO DI BRESCIA. — sentenza 21 novembre, 5 dicembre 1916 (est. Verdelli)-Ferrovie Stato contro Tomaselli e Imperatori.

FATTO.

Nel 1865, costruendosi la linea ferroviaria Cremona-Treviglio, dovendosi colla medesima attraversare lo stabile in Pozzaglio denominato Corte Cassa, di pertiche Cremonesi 660, si conveniva tra la Società Lombarda delle ferrovie e l'Ing. Carlo Acerbi, in allora

(1) V. Corte app. Catanzaro nel Bollettino 1916-IV, pag. 317.

proprietario di quello stabile, la cessione del terreno da occuparsi dalla nuova ferrovia e nell'istromento, 28 aprile 1865 rog. Capretti, se ne segnavano le rispettive pattuizioni.

Lo stabile Corte Cassa andò diviso passando in proprietà di Tomaselli Giovanni, Imperatori Luigia e Pastorini Antonio.

Il Tomaselli con citazione 15 dicembre 1915 conveniva avanti il Tribunale di Cremona l'Amministrazione delle ferrovie di Stato, affermando che lo stabile Corte Cassa, a seguito della convenzione racchiusa nel succitato rogito Capretti, era dal 1865 in poi sempre stato servito dal passaggio a livello con casa cantoniera situata al Kilometro 7.662, che esso Tomaselli, come già il suo autore, ingegnere Acerbi, avevano sempre per la coltivazione dello stabile, le cui terre sono al di là della linea ferroviaria, usato liberamente di detto passaggio, mentre apposito guardiano ferroviario abitante nella vicina casa cantoniera era adibito al servizio del passaggio a livello e alla manovra delle sbarre.

Che l'Amministrazione ferroviaria con atto 20 giugno 1915 notificando all'istante di voler sostituire al sistema di esercizio del passaggio a livello quello della chiusura delle sbarre con chiave da tenersi dai proprietari dei fondi dalla linea attraversati, lo aveva invitato a prendere, nel termine di otto giorni, in consegna la chiave depositata alla cantoniera con avvertenza che col ritiro della chiave l'utente sarebbe rimasto investito della custodia del passaggio a livello e dell'obbligo di curarne l'esercizio sotto l'osservanza delle norme regolamentari vigenti con diffida che, decorsi gli otto giorni l'Amministrazione avrebbe disposto per la chiusura delle sbarre considerandosi esonerata dal provvedere alla vigilanza e custodia di quel passaggio a livello.

Che esso Tomaselli notificava la controdiffida 10 luglio 1915 e l'Amministrazione ferroviaria, dopo nuovo atto di diffida 31 agosto, il 4 novembre 1915 chiudeva le sbarre, rendendo così impossibile la coltivazione del fondo, posto al di là della linea e però conchiudeva perchè il Tribunale giudicasse:

1° Avere esso attore diritto di usare di quel passaggio a livello così come se ne era fatto uso fino allora e dovere l'Amministrazione ferroviaria provvedere alla diretta vigilanza e custodia di quel passaggio;

2° Non avere l'Amministrazione ferroviaria diritto di impor-

gli quanto nella diffida 20 giugno 1915 e dovere ripristinare il passaggio come anteriormente praticato;

3° Dovere aprire le sbarre e provvedere alla loro custodia e manovra;

4° Autorizzarsi in difetto l'istante ad aprire le sbarre e provvedere a spese dell'Amministrazione ferroviaria al servizio del passaggio a livello;

5° Tenuta la convenuta nei danni da liquidarsi in sede separata ed alle spese, il tutto con sentenza provvisoriamente esecutiva;

Interveniva in causa la Imperatori Luigia associandosi alle ragioni e difese dell'attore.

L'Amministrazione ferroviaria, eccepita anzitutto l'incompetenza dell'autorità giudiziaria per quanto riguardava le domande al n. 3 e 4, chiedeva fosse dichiarato legittimo il provvedimento da essa adottato nei riguardi dell'attore, le cui domande dovevano rigettarsi colla loro condanna nelle spese.

Il Tomaselli e con lui l'intervenuta Imperatori in subordine e nel caso che il Tribunale accogliesse le domande dell'Amministrazione ferroviaria concludeva che questa fosse tenuta ai danni derivatigli dalla chiusura delle sbarre e proponeva infine tre capitoli testimoniali.

Il Tribunale di Cremona con sentenza 25 gennaio, 7 febbraio 1916, prununciata la propria incompetenza a statuire sulle attrici domande ai n. 3 e 4, dichiarava spettare all'attore Tomaselli e alla intervenuta Imperatori a vantaggio dei loro fondi Bassa e Navelli facenti parte dello stabile Corte Cassa la servitù di passaggio a livello al Km. 7.662 con diritto di usarne nel modo con cui sempre ne avevano usato fino al giorno in cui il passaggio era stato chiuso dall'Amministrazione ferroviaria e conseguentemente dichiarava ingiusta ed illegale la pretesa di quest'ultima di imporre al Tomaselli e alla Imperatori gli obblighi e le responsabilità di cui alla diffida 20 giugno 1915, illegittima ed arbitraria la chiusura del passaggio, dovere quindi risarcire ogni danno derivato e derivando da essa da liquidarsi in separato giudizio. Compensate un quarto delle spese di causa, condannata la convenuta a rifondere gli altri tre quarti.

L'Amministrazione ferroviaria interponeva appello con atto 28 aprile 1916 e la causa passò in deliberazione avanti questa Corte all'udienza del 14 corrente.

DIRITTO.

Chiede l'appellante che, dichiarate inammissibili le domande di merito tanto del Tomaselli che della Imperatori, siano rigettate e, ritenuta la legittimità del provvedimento di essa Amministrazione ferroviaria di chiusura del passaggio a livello, venga rigettata anche la domanda di risarcimento dei danni.

Il Tribunale di Cremona, a riconoscere a vantaggio delle terre del Tomaselli e della Imperatori la servitù attiva di passaggio a livello sulla linea ferroviaria con diritto ad usarne come ne era stato fatto uso dal 1865 in poi e conseguentemente a dire ingiusta e illegale la pretesa dell'Amministrazione delle ferrovie di Stato di imporre il nuovo modo di godimento della vantata servitù, credette trovare motivo nel rogito Capretti del 28 aprile 1865 ossia nella convenzione con cui l'autore degli odierni appellati aveva ceduto in compenso di indennità la striscia di terreno occupata poi dalla linea ferroviaria Cremona-Treviglio.

Osserva la Corte che, se anche fosse possibile parlare di servitù quando il fondo servente sia di pubblico dominio, risulta in atto dal rogito Capretti che l'Amministrazione ferroviaria, accordando il passaggio a livello che avrebbe rimesso in comunicazione le terre dell'ing. Acerbi che la linea ferroviaria in due spezzava non intendeva di creare una servitù prediale ma di vincolarsi soltanto con una obbligatio personalis servitutis: dava una semplice promessa di aprire attraverso alla costruenda linea un passaggio a livello e di concederne il transito necessario alla coltura e votagione dello stabile Corte Cassa.

È vero che il fatto che si concedeva veniva a cadere *super rem*, cioè sulla linea ferroviaria, ma la persona dell'obbligato, la natura e destinazione del fondo che avrebbe dovuto essere servente, le espressioni stesse della convenzione alla quale presiedevano, non il diritto comune, ma le disposizioni in materia ferroviaria e di espropriazione per pubblica utilità non potevano lasciar dubbio di sorta sulla intenzione del rappresentante della ferrovia di obbligare l'ente da lui rappresentato e non mai di imporre un vincolo giuridico di servitù prediale sulla linea ferroviaria.

Ma il Tribunale di Cremona errava ancora nel giudicare che

l'Amministrazione ferroviaria si fosse vincolata solo ad una *servitus itineris*, ma a prestarsi eziandio a far godere tale servitù a mezzo di casellante appositamente stabilito nella casa cantoniera attigua al passaggio a livello mentre nel rogito Capretti non è cenno di un tale obbligo. Questa convenzione del 28 aprile 1865 apporta i rilievi di fatto inerenti al terreno da espropriarsi onde averne la precisa identificazione, stabilisce le indennità, determina per lo scarico dei fondi il passaggio a livello indicandone le dimensioni, la pendenza, la scarpata di sostegno, ma non contiene alcuna clausola da cui si possa desumere l'obbligo nell'Amministrazione ferroviaria di vincolarsi verso l'altro contraente ad adottare un determinato sistema di chiusura di quel passaggio, sia di provvedere essa a sue spese in perpetuo con personale proprio e non per sua ragione e per proprio vantaggio, che per riguardo al proprietario delle terre serventesi di quel passaggio alla custodia del medesimo e alla manovra delle sbarre di difesa.

Di ciò si avvide anche il primo giudice, ma credette trovare altro fondamento alle pretese dei richiedenti, e nel fatto che il tipo annesso alla convenzione 28 aprile 1865 di cui è parte integrante porta disegnata la casa cantoniera che fu poi abitata dal guardiano, e nelle leggi provvisorie di quel tempo per cui tutti i passaggi a livello anche privati dovevano essere manovrati e custoditi da guardiano, e la circostanza che realmente fino al 1915 un casellante ebbe la custodia del passaggio a livello e la manovra delle sbarre.

Ma anche questi motivi sono del pari erronei ed infondati. Se sarebbe pericoloso ed illogico dedurre unicamente dal tipo gli obblighi dell'espropriante quando questi non abbiano corrispondenza e richiamo nella convenzione, sarebbe assurdo trarre dal fatto della esistenza di una casa cantoniera in prossimità di un passaggio a livello privato lungo una linea ferroviaria, che quella cantoniera fosse stata eretta e un casellante fisso vi si tenesse, non per ragioni tecniche e per proprie soggettive necessità dell'esercizio della ferrovia, ma per corrispondere ad un onere verso il privato cui il passaggio era stato concesso.

È vero che le leggi del tempo richiedevano che ogni passaggio a livello fosse guardato da un custode, ma nella convenzione soltanto l'Amministrazione ferroviaria espropriante doveva vedere

quali fossero i suoi obblighi e la ditta espropriata i suoi diritti; le leggi ferroviarie sono fatte per le ferrovie e non per i privati.

Anche quando, seguendo concetti e condizioni speciali di quei tempi, le leggi d'allora stabilivano che alla sicurezza dell'esercizio delle ferrovie, fosse indispensabile apposita custodia di qualsiasi, anche privato, passaggio a livello, quelle leggi servivano e riflettevano esclusivamente considerazioni d'interesse generale, di sicurezza e d'ordine pubblico e però contrario allo spirito, alla finalità e ragion d'essere di quelle leggi, sarebbe dedurne che ad interessi privati corrispondessero, o garantissero comodità di singoli, e, se per avventura costoro quelle comodità, sia pure per lungo lasso di tempo, abbiano, come nel caso presente, goduto, nessuna conseguenza possono dedurne per conservarlo, perchè il vantato diritto non aveva fondamento nè nel contratto nè nella legge nè in un giuridico possesso.

Il moltiplicarsi delle linee ferroviarie, specialmente di quelle secondarie, le abitudini dei nuovi tempi, l'evolversi delle popolazioni sempre più famigliarizzate col movimento delle ferrovie, portarono necessariamente ad innovare le vecchie disposizioni e le non più indispensabili cautele, onde la legge 30 giugno 1906 all'articolo 10 disponeva: «i passaggi a livello privati possono essere muniti di chiusura con chiave da tenersi in consegna dall'ente sotto la sua responsabilità».

Sarebbe inconcepibile che un interesse privato dovesse fermare l'esecuzione di leggi che riguardavano un pubblico servizio come quello delle ferrovie cui si legano tanti fatti economici, politici, finanziari, militari che lo fanno assurgere al concetto di funzione pubblica.

È fuor di luogo parlare di violazione del principio sulla non retroattività delle leggi; quando queste non riguardavano il fatto dei richiedenti, non potevano creare ne proteggere il diritto da essi preteso, mentre sarebbe assurdo pensare che il legislatore colla citata legge del 1906 non intendesse provvedere e regolare tutte le linee ferroviarie esistenti, ma unicamente quelle avvenire.

È fuor di luogo chiedere che il passaggio a livello in disputa, invece che munito di sbarre assicurate da chiave lasciata alla responsabilità dell'utente, sia difeso da altri mezzi in qualsiasi altro modo manovrati, imperocchè all'Amministrazione ferroviaria

soltanto, fornita delle cognizioni e degli organi all'uopo necessari, spetta il potere, insindacabile dall'autorità giudiziaria, di dare le disposizioni credute indispensabili al più libero movimento ed alla maggior sicurezza dell'esercizio delle ferrovie.

È fuor di luogo chiedere anche un supplemento di indennità oltre quella concordata nella convenzione del 28 aprile 1865 e un risarcimento qualsiasi se quella convenzione non altro concedeva e garantiva fuorchè il diritto di passaggio in quel dato punto della ferrovia se maggiori responsabilità od incomodi al godimento pur sempre libero di quel passaggio ne siano venute dal provvedimento dalla Amministrazione ferroviaria agli utenti notificato colla diffida 20 giugno 1915, gli utenti non possono chiederne conto alla Amministrazione delle ferrovie nè impugnarne siccome illegittimo il provvedimento se la legge le dà una facoltà di emanarlo e di farlo eseguire.

Colla convenzione 28 aprile 1865 l'Amministrazione ferroviaria concedeva al proprietario dello stabile Corte Cassa il passaggio a livello attraverso la linea ferroviaria pel servizio dello stabile, ma non si vincolava ad un determinato modo di esercizio di quel passaggio; costruito il transito, ne garantiva il diritto compatibilmente colle necessità ferroviarie, ma non si obbligava di provvedere essa alla custodia, vigilanza, manovra di quel transito.

Ora, poichè colla diffida 20 giugno 1915 notificata agli utenti, l'Amministrazione ferroviaria non veniva meno alla garanzia prestata, non violava il diritto come ai proprietari dello stabile accordato, così è uopo riconoscere la legittimità dell'atto compiuto dalla Amministrazione ferroviaria colla diffida suggerita e rigettare tanto la domanda principale del Tomaselli e della intervenuta Imperatori, di ritornare in pristino l'antico stato di fatto come qualsiasi subordinata compresa quella di indennità e risarcimento di danni.

E se legittimo fu il procedere dell'Amministrazione ferroviaria non hanno fondamento neppure le altre richieste di citazione, sia perchè essa, allorquando di fronte alla negativa e resistenza del Tomaselli chiudeva in modo fisso le sbarre, faceva atto di pubblica funzione non denunciabile in sede giudiziaria, sia perchè non vi può essere conseguenza di danno per chi operi secondo legge.

La Corte:

Accolto, l'appello della Amministrazione delle ferrovie interposto contro la sentenza 25 gennaio-7 febbraio 1916 del Tribunale di Cremona fra le odierne parti pronunciata, a completa riforma della sentenza;

Dichiara inammissibili le istanze di merito dell'attore Tomaselli Giovanni nonchè le conclusioni della intervenuta in causa Luigia Imperatori e rigetta.

Dichiara leggittimo il procedimento adottato dalla Amministrazione ferroviaria con la chiusura fissa del passaggio a livello finchè non sia stata ritirata la offerta chiave delle sbarre del passaggio stesso colle conseguenti responsabilità e rigetta la domanda di risarcimento di danno, ecc.

ANNO X - N. 9 · 1° MARZO 1917

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

Parte prima. — Leggi e decreti:

Parte seconda. — Ordini generali, Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:

Roma, marzo 1917 — Tip. Nazionale Bertero di G. Guadagnini C.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 14 *gennaio* 1917, *n.* 91, *col quale l'Opera di previdenza a favore del personale ferroviario è autorizzata ad accettare la donazione del patrimonio dell'orfanotrofio di Portici* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;
Visto l'art. 1060 del Codice Civile;
Sentito il Consiglio di amministrazione delle ferrovie dello Stato;
Udito il Consiglio di Stato;
Sulla proposta del ministro segretario di Stato per i trasporti marittimi e ferroviari;
Abbiamo decretato e decretiamo;

Articolo unico.

L'Opera di previdenza a favore del personale delle ferrovie dello Stato è autorizzata ad accettare la donazione da parte dell'Opera denominata « Orfanotrofio femminile ferroviario di Napoli » di tutto il suo patrimonio con l'obbligo di mantenere ed educare fino al compimento del 17° anno di età le 19 orfane di impiegati ferroviari indicate nello apposito atto di donazione stipulato in data 26 settembre 1916.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* del 2 febbraio 1917, n. 27.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 14 gennaio 1915.

TOMASO DI SAVOIA.

ARLOTTA.

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 28 *gennaio* 1917, *n.* 203, *col quale è costituito presso la capitaneria del porto di Spezia un Comitato per decidere sulle richieste di assegnazioni speciali di carri ferroviari e di accosti e scarichi privilegiati di piroscafi* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;
Vista la legge 22 maggio 1915, n. 671;
Sentito il Consiglio dei ministri;
Sulla proposta dei ministri per i trasporti marittimi e ferroviari e della marina, di concerto coi ministri dell'interno, della guerra e dell'industria, commercio e lavoro;
Abbiamo decretato e decretiamo:

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 21 febbraio 1917, n. 43.

Art. 1.

Presso la capitaneria di porto di Spezia è costituito un Comitato speciale per la durata della guerra con poteri discrezionali per decidere sulle richieste di assegnazione speciali di carri ferroviari e di accosti e scarichi privilegiati di piroscafi.

Il Comitato è composto come segue:

un ufficiale superiore dello Stato maggiore della R. marina, presidente;

il capitano di porto;

un rappresentante del Ministero della guerra;

un rappresentante del Ministero per i trasporti marittimi e ferroviari;

un rappresentante del Ministero dell'interno.

Art. 2.

Il Comitato nelle sue decisioni darà la precedenza alle richieste delle autorità militari in quanto riguardino direttamente le armi e munizioni, e contempererà i bisogni delle varie industrie con le esigenze degli approvvigionamenti statali.

Art. 3.

La nomina dei membri della Commissione sarà fatta, in seguito a designazione dei Ministeri competenti, con decreto del ministro per i trasporti marittimi e ferroviari e di quello per la marina.

Art. 4.

Il presente decreto avrà effetto dal giorno della sua pubblicazione.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 28 gennaio 1917.

TOMASO DI SAVOIA.

BOSELLI — ARLOTTA — CORSI — ORLANDO — MORRONE — DE NAVA

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 4 *febbraio* 1917, *n.* 231, *concernente modificazioni al R. decreto* 12 *ottobre* 1915, *n.* 1510, *relativo all'imposta sulle esenzioni militari* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù delll'autorità a Noi delegata e dei poteri conferiti al Governo del Re con la legge 22 maggio 1915, n. 671:

Visto l'allegato *A* al R. decreto 12 ottobre 1915, n. 1510;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato per le finanze;

Abbiamo decretato e decretiamo:

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 22 febbraio 1917, n. 44.

Art. 1.

Con effetto dal 1° gennaio 1917 sono assoggettati alla imposta sulle esenzioni dal servizio militare, istituita con l'allegato *A* al R. decreto 12 ottobre 1915, n. 1510, tutti coloro che godevano dello esonero dal pagamento della imposta stessa, sia in virtù delle leggi, regolamenti e decreti di cui alla seconda parte dell'art. 2 del mentovato decreto, sia per essere stati considerati come chiamati alle armi e temporanamente comandati presso l'Amministrazione ferroviaria alla quale appartengono.

Ne sono eccettuati:

a) i militari esonerati dal servizio effettivo sotto le armi in base all'art. 1° del decreto Luogotenenziale 13 aprile 1916, n. 401;

b) gl'inscritti nel personale di ruolo mobile e territoriale della Croce Rossa e del sovrano militare ordine di Malta, semprechè prestino effettivo servizio;

c) coloro che, per essere adibiti alle aziende, stabilimenti, officine, di cui all'art. 1 dell'allegato *B* al decreto Luogotenenziale 9 novembre 1916, n. 1525, debbono sottostare al pagamento della imposta su militari non combattenti.

Art. 2.

A decorrere dal 1° gennaio 1917, coloro che, essendo soggetti alla imposta, passano, nel corso dell'annata, a prestare un effettivo servizio militare, vengono esonerati dalla imposta stessa per tutto l'anno in cui ha avuto luogo la chiamata alle armi.

Per i chiamati alle armi della classe 1897, resta condonato il bimestre d'imposta dovuto pel 1916.

Art. 3.

Le Amministrazioni dello Stato, e gli altri enti pubblici e privati, nonchè tutti coloro che hanno alle loro dipendenze im-

piegati ed operai dispensati, esonerati o comandati, debbono compilare, distintamente per Provincia, tenuto conto del Comune di leva in cui deve aver luogo la inscrizione a ruolo, un elenco contenente il cognome, il nome, la paternità di ciascun dispensato, esonerato o comandato, l'ammontare della rispettiva retribuzione, nonchè l'indicazione del Comune di leva nelle cui liste risulti inscritto e di quella dell'attuale domicilio. Detto elenco deve essere trasmesso alla Intendenza di finanza della rispettiva Provincia; per la prima volta non oltre il 15 marzo 1917, e, successivamente, entro 30 giorni dal verificarsi della causa che dia luogo alla soggezione al tributo.

Tale formalità non esime i singoli interessati dall'adempimento dell'obbligo di produrre, nei modi e termini stabiliti dagli articoli 10, 11 e 17 del decreto Luogotenenziale 23 dicembre 1915, n. 1894, la scheda di dichiarazione dei propri redditi.

Art. 4.

Le Intendenze di finanza, appena ricevuti gli elenchi, cureranno l'invio alle rispettive agenzie delle imposte, di un estratto di essi, contenente il nome, cognome, paternità e l'indicazione della retribuzione degli obbligati all'imposta e del domicilio.

L'agente delle imposte, salvo gli eventuali accertamenti suppletivi da compiersi di ufficio od in base alla scheda di dichiarazione, provvederà, intanto, alla iscrizione a ruolo del contribuente per la quota fissa e per quella complementare commisurata all'ammontare della retribuzione indicata nell'elenco.

Art. 5.

Alla lettera *e*) dell'art. 4 dell'allegato A al R. decreto 12 ottobre 1915, n. 1510, è sostituita la seguente:

e) gli indigenti ai sensi dell'art. 25, n. 3, del testo unico della legge comunale e provinciale approvato con R. decreto 4 febbraio 1915, n. 148 e le persone povere, che giusta le vigenti leggi sulla sanità e sulla beneficenza, fruiscono della cura medica e della somministrazione gratuita dei medicinali.

Art. 6.

Alla eliminazione dei ruoli dell'imposta, per l'anno 1916, delle persone povere, ammesse alla cura e somministrazione gratuita dei medicinali, sarà provveduto in base ad un elenco nominativo, debitamente autenticato, che i Comuni dovranno rimettere alle Agenzie delle imposte non più tardi del giorno 15 marzo 1917.

Art. 7.

I capi delle Amministrazioni dello Stato, degli enti pubblici e privati, non che tutti coloro che abbiano alla loro dipendenza persone obbligate al pagamento della imposta, soggiaceranno ad una multa di L. 100, ove omettano o ritardino la presentazione della denuncia di cui all'art. 3.

Tale multa verrà applicata e riscossa secondo le norme dell'art. 12 del decreto Luogotenenziale 23 dicembre 1915, n. 1894.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 4 febbraio 1917.

TOMASO DI SAVOIA.

BOSELLI — MEDA.

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 11 *febbraio* 1917, *n.* 205, *col quale viene stabilito che il detentore dei generi precettati dall'Amministrazione militare è costituito custode responsabile dei generi stessi sotto le sanzioni recate dall'art.* 203 *del Codice penale* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

In forza della facoltà conferita al Governo del Re con la legge 22 maggio 1915, n. 671;

Visto il R. decreto n. 506 del 22 aprile 1915, ed il Nostro decreto n. 1570 in data 30 ottobre 1915;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato per gli affari della guerra, di concerto coi ministri per l'agricoltura, per la grazia e giustizia e per la marina;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

L'ordine di precettazione per le requisizioni emesso dalle competenti autorità per derrate e generi comunque occorrenti all'Amministrazione militare importa che la merce resta vincolata a favore dell'Amministrazione stessa, ed a disposizione di essa.

Il detentore è costituito custode responsabile della merce stessa fino alla effettiva consegna, sotto le sanzioni recate dall'articolo 203 del Codice penale.

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 20 febbraio 1917, n. 42.

Art. 2.

Il presente decreto avrà vigore dal giorno della sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale*.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 11 febbraio 1917.

TOMASO DI SAVOIA.

BOSELLI — MORRONE — RAINERI — SACCHI — CORSI

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

Ordine di servizio N. 19. (P.).

Rappresentanza del personale.

In seguito alla cessazione dalla carica di delegato della 10ª categoria del personale per le circoscrizioni di Napoli, Bari e Reggio C. da parte del capo magazzino di 1° grado sig. Patrizi rag. Alfredo, in dipendenza del suo esonero dal servizio con decorrenza 1° gennaio 1917, e mancando il delegato supplente, si stabilisce, in applicazione dell'art. 24, ultimo capoverso, del regolamento approvato con decreto ministeriale del 20 maggio 1911, che gli agenti della categoria 10ª appartenenti alle circoscrizioni di Napoli, Bari e Reggio C., per comunicare col proprio rappresentante, abbiano a rivolgersi al delegato della finitima circoscrizione di Palermo sig. Ronsisvalle rag. Benedetto, capo magazzino di 1° grado presso il Magazzino di Taranto.

Da distribuirsi ai capi magazzini di 1° e 2° grado, agli applicati principali dei magazzini, ai sotto capi magazzino ed ai capi gestione dei magazzini dei compartimenti di Napoli, Bari e Reggio Calabria.

Ordine di servizio N. 20. (M. e C.).

Sospensione del servizio cumulativo con l'Impresa di navigazione sul lago Maggiore pel transito di Luino.

A partire dal 1° marzo 1917 e fino a contrario avviso resta sospeso il servizio cumulativo attualmente esistente per il *transito di Luino* con l'Impresa di navigazione sul lago Maggiore per i trasporti a grande e a piccola velocità.

Di quanto sopra si dovrà prendere nota a pagina 120 del « Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza » — edizione 1° aprile 1915 — e nelle altre pubblicazioni di servizio.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 e 22.

Ordine di servizio N. 21. (M. e C.).

Servizio cumulativo per viaggiatori e bagagli e di corrispondenza per i valori e le merci con la linea Gioia Tauro-Seminara delle ferrovie Calabro-Lucane.

In conformità ad accordi con la Società italiana per le strade ferrate del Mediterraneo, concessionaria per la costruzione e l'esercizio delle ferrovie Calabro-Lucane, viene attivato, a datare dal 10 marzo 1917, il servizio cumulativo per viaggiatori e bagagli e il servizio di corrispondenza per i valori e le merci con la linea a scartamento ridotto Gioia Tauro-Seminara appartenente alle ferrovie suddette.

SERVIZIO CUMULATIVO PER VIAGGIATORI E BAGAGLI.

1° *Stazioni ammesse al servizio cumulativo viaggiatori.* — Le stazioni ammesse al servizio cumulativo con biglietti di corsa semplice sono quelle di Reggio Calabria Centrale delle F. S. e di Palmi e Seminara della linea Gioia Tauro-Seminara.

2° *Caratteristiche dei biglietti.* — I biglietti cumulativi hanno gli stessi colori e formato di quelli in vigore per il servizio interno delle F. S.

3° *Rilascio e validità dei biglietti.* — I biglietti distribuiti dalle stazioni della Linea Gioia Tauro-Seminara devono portare un bollo a secco indicante la data di distribuzione ed il numero della corsa, e sono validi per proseguire dalla stazione di transito di Gioia Tauro con i treni in coincidenza delle F. S. che siano delle categoria e abbiano vetture della classe portata dai biglietti, salvo le limitazioni e le esclusioni risultanti dall'orario ufficiale.

4° *Penalità ed introiti suppletori.* — Le esazioni suppletorie e le penalità per mancanza di biglietti, cambiamento di classe, ecc.

vengono riscosse da ciascuna Amministrazione soltanto per il percorso rispettivo, ma il personale di scorta ai treni dovrà presentare i viaggiatori alla stazione di transito, perchè sia provveduto alla regolarizzazione del loro viaggio per l'ulteriore percorso.

Le esazioni supplementari dovranno estendersi anche al percorso sulle linee dell'altra Amministrazione quando si tratti di viaggiatori provenienti da essa e risulti che il viaggio sulla medesima abbia avuto luogo nelle identiche condizioni che dànno motivo all'esazione per il rimanente percorso.

5° *Stazioni ammesse al servizio cumulativo dei bagagli e velocipedi.* — Le stazioni ammesse al servizio cumulativo per i bagagli a tariffa ordinaria e per i velocipedi sono le medesime abilitate a tale servizio per i viaggiatori, di cui al punto 1°.

6° *Registrazione dei trasporti bagagli e velocipedi.* — La registrazione dei trasporti bagagli e velocipedi si fa come per i trasporti in servizio interno, con la compilazione di un solo foglio di via, che scorta le spedizioni fino alla stazione destinataria.

7° *Tassazione dei trasporti.* — Le tasse per il trasporto dei bagagli e dei velocipedi sono da computarsi separatamente per il percorso di ciascuna Amministrazione, in base alle disposizioni impartite alle stazioni interessate dall'ufficio Affari diversi, viaggiatori e bagagli di Firenze.

8° *Penalità ed introiti suppletori.* — Valgono in proposito anche per il trasporto dei bagagli trasportati nelle carrozze, le disposizioni risultanti dal punto 10 del presente ordine di servizio.

SERVIZIO DI CORRISPONDENZA PER I VALORI E LE MERCI.

9° *Estensione del servizio di corrispondenza.* — Il servizio di corrispondenza fra le stazioni delle ferrovie dello Stato e delle Amministrazioni corrispondenti, da una parte, e quelle della linea Gioia Tauro-Seminara, dall'altra, si effettua per mezzo della stazione di scambio di Gioia Tauro, e si estende tanto ai trasporti in destinazione, quanto a quelli in partenza dalle stazioni della ferrovia stessa, salvo le esclusioni di cui al punto 2, e comprende le

spedizioni a G. V., a P. V. Acc. ed a P. V. O., nonchè il numerario, le carte valori, gli oggetti preziosi ed i feretri.

Non esistendo sulla linea Gioia Tauro-Seminara il servizio della P. V. Acc., i trasporti eseguiti a P. V. Acc. sulle F. S. saranno inoltrati sulla linea suddetta a G. V. od a P. V. O., a seconda della richiesta del mittente sul documento di trasporto.

10° *Trasporti esclusi dal servizio di corrispondenza.* — Sono esclusi dal servizio di corrispondenza:

a) le merci di lunghezza superiore a m. 5 o che comunque richiedano l'impiego di carri congiunti e quelle indivisibili di peso superiore alle 4 tonnellate;

b) il bestiame e i veicoli;

c) le materie esplodenti ascritte alle categorie 11-12-13-14 dell'allegato 9 alle tariffe e condizioni in vigore sulle F. S.

11° *Stazioni ammesse al servizio di corrispondenza, servizi cui sono abilitate e relative distanze.* — Le stazioni della linea Gioia Tauro-Seminara ammesse al servizio di corrispondenza, i servizi ai quali sono abilitate e le relative distanze dalla stazione di scambio di Gioia Tauro risultano dal prospetto allegato al presente ordine di servizio.

12° *Trasbordo dei carri nella stazione di Gioia Tauro F. C. L.* — I trasporti in servizio di corrispondenza di merci a carro completo o da considerarsi come tali a norma delle tariffe e disposizioni in vigore sulle F. S. e di carri misti a G. V. ed a P. V. O. rispondenti alle condizioni dei carri normali, vigenti sulle F. S., tanto in provenienza che in destinazione della linea Gioia Tauro-Seminara vengono, a cura e spesa della Società esercente la linea stessa, trasbordati nella propria stazione di Gioia Tauro, allacciata alla omonima stazione delle F. S. mediante apposito binario.

13° *Condizionatura dei trasporti.* — Le spedizioni ammesse al servizio di corrispondenza devono essere condizionate secondo i regolamenti in vigore sulle ferrovie dello Stato, ai quali debbono pure attenersi le stazioni delle ferrovie Calabro-Lucane.

14° *Documenti di trasporto, tassazione, scritturazione, contabilizzazione dei trasporti e liquidazione delle tasse e degli assegni.*

Per quanto riguarda la presentazione e compilazione dei documenti di trasporto, la tassazione, scritturazione e contabilizzazione dei trasporti e la liquidazione delle tasse e degli assegni, le stazioni devono attenersi alle disposizioni contenute nell'art. 30 (punti 1, 2 e 3) delle « Norme per il servizio contabile delle gestioni merci (edizione 1° luglio 1909) », pubblicate con l'O. S. n. 160-1909.

15° *Diritto fisso.* — Il diritto fisso rispetto alla stazione di scambio dovrà essere applicato per intero in qualunque caso e per tutte indistintamente le merci, integrandolo con l'aggiunta di L. 0,50 per tonnellata quando esso sia costituito dalle sole spese di stazione, cioè non contenga le quote per le operazioni di carico o scarico.

I trasporti di merci a G. V. a carro completo e quelli di merci a P. V. A. devono essere gravati, rispetto alla stazione di scambio, della tassa di transito di lire 0,60 a tonnellata.

Rimane però fermo quanto è prescritto al riguardo per le stazioni originarie di partenza e di definitiva destinazione delle ferrovie dello Stato e delle Amministrazioni corrispondenti; e quindi, nei casi in cui è fatto obbligo od è lasciata facoltà ai mittenti e destinatari di eseguire a loro cura e spese le operazioni di carico e scarico, per le dette stazioni il diritto fisso viene ridotto, per ogni tonnellata di merce caricata o scaricata, della quota stabilita dalle tariffe in vigore.

16° *Piombatura dei carri.* — La chiusura e la piombatura dei carri caricati dalle ferrovie Calabro-Lucane nella loro stazione di Gioia Tauro viene fatta a cura delle ferrovie stesse, uniformandosi in tutto alle prescrizioni e modalità in vigore sulle ferrovie dello Stato.

17° *Ricevimento e consegna delle merci.* — Il ricevimento e la consegna delle merci saranno regolati come appresso:

a) tutte le merci a G. V. e P. V. O. non a carro completo, salva l'eccezione per i trasporti a P. V. O. contenuta nel seguente comma *c*), il numerario, le carte-valori e gli oggetti preziosi, saranno dalla Concessionaria ritirati o consegnati a sua cura e spesa, nei magazzini ed uffici della stazione di scambio « F. S. »;

b) le merci caricate in carri aperti senza copertone o con copertone non piombato s'intendono consegnate in via di fatto nella stazione di scambio « F. S. »;

c) le spedizioni invece a carro completo, o da considerarsi come tali a norma delle tariffe e delle disposizioni in vigore sulle « F. S. », come pure i carri misti a G. V. ed a P. V. O. aventi un carico non inferiore a 30 quintali, se in destinazione della Concessionaria, rispondenti alle condizioni di carico e di itinerario dei carri normali a G. V. ed a P. V. O. in vigore sulle « F. S. », se in destinazione di quest'ultime, verranno consegnate e ritirate sui binari di allacciamento di cui l'art. 12.

18° *Constatazione delle mancanze, avarie, ecc. - Riserve.* — Col ricevimento incondizionato in via di fatto delle merci in piccole partite e di quelle caricate in carri aperti senza copertone o con copertone non piombato cessa la responsabilità della Amministrazione consegnante e incomincia quella dell'Amministrazione ricevente per ogni e qualsiasi avaria, ammanco, ecc., che in seguito venisse riscontrato.

Per le spedizioni a carro completo o da considerarsi come tali e per quelle in carri misti, ricevuti dalle F. S. in modo simbolico, le ferrovie Calabro-Lucane devono rispondere, in base ai processi verbali e documenti che le verranno comunicati, delle avarie, mancanze e manomissioni delle merci che venissero constatate all'atto dello scarico nella stazione destinataria o negli eventuali trasbordi nelle stazioni intermedie e che risultassero imputabili alle ferrovie stesse.

Per i carri carichi in destinazione delle ferrovie Calabro-Lucane ogni responsabilità dell'Amministrazione delle F. S. cessa con la consegna dei carri fatta alle ferrovie stesse.

Le mancanze, le manomissioni, gli spandimenti, le avarie e simili, riscontrate in contraddittorio nel riconoscimento delle merci, si faranno constatare con annotazioni sui documenti di consegna da controfirmarsi dall'agente dell'Amministrazione consegnante.

Nei casi suddetti sarà inoltre da redigersi, pure in contraddittorio, apposito processo verbale di constatazione per determinare le cause e l'entità del danno e stabilire le responsabilità fra le due Amministrazioni.

Una copia di tale verbale, come pure i verbali e i bollettini di accertamento che fossero stati fatti da stazioni precedenti, dovranno scortare le spedizioni fino a destinazione.

Le riserve per qualsiasi anormalità dovranno, nei termini e colle modalità prescritte dai regolamenti in vigore, essere notificate dalle stazioni delle «F. S.» o dalle Amministrazioni corrispondenti alle stazioni di scambio che le comunicheranno alla Concessionaria. Spetterà alle predette stazioni di notificare tempestive riserve alle stazioni mittenti ed alle altre interessate per le anormalità da esse riscontrate nei trasporti diretti a stazioni della Concessionaria.

19. *Spedizioni giacenti.* — Per le merci rifiutate o per qualsiasi motivo giacenti le stazioni d'arrivo corrisponderanno direttamente con quella di scambio osservando le norme stabilite dall'art. 112 delle tariffe e condizioni pei trasporti vigenti sulle ferrovie dello Stato.

La notificazione della giacenza sarà fatta dalle stazioni della Concessionaria sotto l'osservanza delle norme in vigore sulle medesime « F S ».

20° *Trasporti in servizio - Telegrammi.* — La corrispondenza e gli annessi documenti che gli uffici e le stazioni di una Amministrazione avessero a mandare agli uffici ed alle stazioni dell'altra per cose attinenti al servizio di corrispondenza saranno trasportati gratuitamente sulle linee delle due Amministrazioni.

Saranno pure trasmessi gratuitamente colle medesime restrizioni i dispacci telegrafici.

La stazione di scambio di Gioia Tauro si atterrà, in rapporto al servizio di corrispondenza di cui trattasi, in quanto non è detto nel presente ordine di servizio, specialmente per tutto quanto riguarda la consegna e riconsegna dei carri, l'applicazione delle tasse di sosta, di manovra, ecc., alle disposizioni della convenzione all'uopo stipulata, nonchè alle istruzioni speciali che le venissero impartite.

In relazione a quanto è detto nel presente ordine di servizio ed in base alle indicazioni risultanti nell'allegato, dovranno essere

fatte le seguenti aggiunte nel « Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza (edizione 1° aprile 1915) »:

— nella parte III a pag. 6 aggiungere:

« Società italiana per le strade ferrate del Mediterraneo » - Esercizio delle ferrovie Calabro-Lucane, linea Gioia Tauro-Seminara, pag. 182;

— nell'elenco alfabetico delle stazioni aggiungere, a pag. 17, fra Selinunte e Seregno, la stazione di Seminara con l'indicazione della pag. 182;

— alla pag. 182 riportate le indicazioni tutte contenute nell'allegato.

Inoltre nel volume « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato (edizione 1° giugno 1914) » si dovrà:

— a pag. 29, di fianco al nome della stazione di Gioia Tauro, esporre il richiamo *l)* riportando in calce la seguente nota:

l) Stazione di scambio con la linea a scartamento ridotto Gioia Tauro-Seminara delle ferrovie Calabro-Lucane.

Infine nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio (parte II) » — edizione 1° luglio 1916 — si dovrà:

— a pag. 21, sotto la linea Cosenza-Pietrafitta-Rogliano, aggiungere: Gioia Tauro-Seminara, assegnando il numero progressivo 698 *bis*;

— alle pagg. 14 e 15 inserire alla sede opportuna il nome della stazione di Seminara, seguito dal numero di riferimento della linea.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Allegato all'ordine di servizio n. 21-1916.

Società italiana per le strade ferrate del Mediterraneo

Ferrovie Calabro-Lucane

Direzione di esercizio: BARI

Esercizio della linea: Gioia Tauro - Seminara.

STAZIONI	Linea o tronco a cui appartengono	Distanze in chilometri dalla stazione di scambio di Gioia Tauro	Servizi cui sono abilitate					Impianti fissi						
			Grande velocità	Piccola velocità accelerata	Piccola velocità ordinaria	Veicoli e bestiame	Trasporti a domicilio	Piani caricatori: di testa	Piani caricatori: di fianco	Grue fisse: Quantità	Grue fisse: Portata tonn.	Bilancie a ponte: Quantità	Bilancie a ponte: Portata	Sagoma limite
Seminara . . .	Gioia Tauro-Gioiosa Ionica.	14	G	(1)	P	—	—	—	F	—	—	—	—	—

(1) I trasporti da eseguirsi a p. v. a. sulle ferrovie dello Stato saranno effettuati sulla linea Gioia-Tauro-Seminara a g. v. od a p. v. a seconda della richiesta del mittente.

Sono esclusi dal servizio di corrispondenza:

a) le merci di lunghezza superiore a m. 5 o che comunque richiedano l'impiego di carri congiunti e quelle indivisibili di peso superiore alle 4 tonnellate;

b) il bestiame e i veicoli;

c) le materie esplodenti ascritte alle categorie 11, 12, 13, 14 dell'allegato 9 alle tariffe e condizioni in vigore sulle F. S.

Ordine di servizio N. 22. (C.).

Biglietti di doppia corsa.

Per facilitare al pubblico l'acquisto dei biglietti verranno distribuiti, per le località più frequentate, biglietti di doppia corsa valevoli per due viaggi: uno in un senso e l'altro in senso inverso, con prezzo corrispondente alla somma dei prezzi calcolati separatamente pei due percorsi.

I biglietti si compongono di due sezioni valevoli ciascuna per viaggiare sul percorso rispettivamente indicato ed hanno una validità uguale a quella dei biglietti di andata e ritorno ordinari.

L'aumento del 20 per cento — da computarsi come per due biglietti di corsa semplice — non è compreso nel prezzo indicato sul biglietto e deve perciò essere riscosso, all'atto della vendita, in aggiunta al prezzo stesso. Oltre al detto aumento dovranno percepirsi le soprattasse provvisorie applicate separatamente sulle due corse semplici e cioè complessivamente centesimi 20 per la 1ª e 2ª classe e centesimi 10 per la 3ª.

I biglietti di cui trattasi dovranno essere contabilizzati in calce ai prospetti I e II dei riassunti Mod. C^1-213 a seconda che trattisi di biglietti valevoli per treni diretti e promiscui oppure per treni omnibus, facendoli precedere dalla intestazione, da farsi a mano, « Biglietti di doppia corsa ».

Si dovrà poi fare un totale unico con i prodotti dei biglietti di corsa semplice per ciascuno dei suindicati prospetti, da riportarsi sul riepilogo generale Mod. C^1-212, tenendo conto, ben inteso, delle soprattasse provvisorie di cui sopra.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9, 16 e 22.

Circolare N. 19. (A.).

Premi temporanei per la buona utilizzazione del materiale da merci assegnato al trasporto carboni.

A datare dalla mezzanotte dal 10 all'11 marzo per la durata di due mesi sono concessi i seguenti premi temporanei a favore del personale dei Depositi combustibili che si presterà efficacemente per conseguire una più sollecita riconsegna all'esercizio dei carri giunti carichi di carbone.

Premio di L. 0.50 per ogni carro arrivato carico in Deposito e restituito vuoto alla stazione entro 24 ore dalla consegna.

Quando il numero dei carri riconsegnati nello stesso giorno (dalle 0 alle 24) che concorrono al premio supera il numero di 10 il premio verrà ridotto a L. 0.30, per i carri scaricati in più di 10 e fino a 15 e a L. 0.20 per ogni carro scaricato oltre i 15.

Il premio verrà ridotto a L. 0.25 per i carri scaricati da una impresa fino al numero di 10 nello stesso giorno, a L. 0.20 per i carri scaricati da 10 a 15 e a L. 0.15 per quelli oltre il numero di 15 nella stessa giornata.

Agli effetti del premio saranno computati come consegnati al Deposito combustibili i carri giacenti nella stazione a datare dal momento che la stazione li mette a disposizione del Deposito combustibili e come riconsegnati alla stazione i carri solo all'atto della effettiva uscita dai binari del Deposito combustibili.

Liquidazione del premio. — I dati che debbono servire alla liquidazione del premio verranno riportati sul prospetto da compilarsi a cura del Deposito combustibili autonomo seguendo le norme di compilazione riportate a tergo del prospetto.

Ripartizione premio. — Concorrono al premio oltre i dirigenti anche i capi squadra effettivi e i ff. capi squadra regolarmente autorizzati che percepiscono il soprassoldo stabilito dall'art. 175 competenze accessorie 1° e 2° alinea.

Il premio normale o ridotto viene ripartito metà all'incari-

cato del Deposito combustibili o ff. e l'altra metà divisa fra i capi squadra o ff. in ragione delle giornate di presenza.

Nelle località ove presta servizio il solo incaricato o ff. esso liquiderà a suo favore la sola metà del premio; così dove esiste il solo capo squadra o ff. esso percepisce la metà del premio che risulterà dalla calcolazione.

Penalità. — Verrà computata una penalità di L. 0.25 per ogni periodo di 24 ore che il carro rimane sui binari del Deposito combustibili o a disposizione del detto deposito al di là delle 24 ore previste per la corresponsione del premio salvo ogni altro provvedimento nel caso in cui il fatto sia avvenuto a negligenza.

Approvato dal Consiglio d'amministrazione nella adunanza del 1° *febbraio* 1917.

Allegato alla circolare n. 19–1917.

PROSPETTO N.

Deposito combustibili di **Premio temporaneo *D.A* dal** . **al**

Carro		Consegnato al Deposito combustibili come da M. 40 allegato		Restituito alla stazione come da A 111 allegato		Giacenza per conto Deposito combustibili in ore	Premio	Penalità	Premio netto	*Osservazioni*
Marca	Numero	Data	Ora	Data	Ora					
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11

Segue: *Allegato alla circolare n. 19-1917.*

NORME PER LA COMPILAZIONE DELL'ELENCO

1. — Il presente prospetto deve essere compilato in ogni sua parte dal Deposito combustibili autonomo inscrivendovi, in ordine cronologico, i carri giunti in Deposito con le precise indicazioni dell'ora in cui sono pervenuti e di quella in cui sono stati asportati.

Questi ultimi dati risultano dai Mod. M. 40 ed A. 111 emessi rispettivamente dalla stazione e dal Deposito. La stazione dovrà indicare sul Modello A. 111 la data e l'ora in cui i carri vengono estratti dai binari del Deposito.

2. — Nella colonna 7 dovrà essere indicata la giacenza in ore in tutte lettere.

3. — I prospetti dovranno essere contrassegnati con un numero progressivo mensile e potranno comprendere ognuno più giorni al mese.

4. — L'incaricato dovrà altresì procedere alla liquidazione del premio per mese solare completando le colonne 8-9-10 e inviandoli alla Sede Centrale coi relativi Mod. M. 40 e A. 111 allegati ai prospetti Mod. A. 74.

5. — L'importo del premio liquidato nel mese dovrà essere compreso nel ruolo paga del mese successivo inscrivendolo nella colonna « Soprassoldi, premi, compensi diversi » in cifra distinta e con apposito richiamo nella colonna « Osservazioni ». I prospetti riguardanti gli ultimi giorni del mese che non fossero completamente liquidati dovranno essere compresi fra quelli del mese successivo.

6. — Agli effetti delle riduzioni di premio stabilite quando si supera un certo numero di carri che concorrono al premio nelle 24 ore si dovrà considerare la quantità dei carri che figurano nella colonna 6 colla stessa data di riconsegna.

7. — I carri scaricati da un'impresa dovranno essere contraddistinti dall'incaricato oppure sottolineando i numeri riportati nella colonna 2.

Circolare N. 20. (C.).

Trasporti per conto delle Regie stazioni di piscicoltura.

Sono pervenute nuove lagnanze per i ritardi con cui vengono riconsegnati i trasporti di avannotti e uova di pesci di invio delle Regie stazioni di piscicultura per il ripopolamento dei laghi e dei fiumi.

Poichè, come è noto, si tratta di merce delicatissima e di rapido deperimento, si fa viva raccomandazione alle stazioni perchè i trasporti, di cui si tratta, siano accettati anche se presentati fuori dei termini stabiliti dalle tariffe ed abbiano corso con la massima sollecitudine, perchè i colli non siano posti in ambienti riscaldati od esposti al sole, nè sovrapposti gli uni agli altri, e perchè, non appena giunti a destino, siano col mezzo più sollecito avvisati i destinatari per il ritiro della merce.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 7, 9, 15, 19, 20, 21 *e* 22.

SENTENZE

Infortuni - Occasione del lavoro - Violazione di precetto legislativo - Tolleranza - Operaio che cessato il lavoro si reca a casa percorrendo la via ferrata.

Non può ritenersi avvenuto in occasione di lavoro, ai sensi del testo unico 31 *gennaio* 1904, *n.* 51, *l'infortunio riportato da un agente ferroviario, mentre, terminato il servizio, ritorna alla propria abitazione, percorrendo, senza necessità, la strada ferrata invece di quella ordinaria* (1).

TRIBUNALE TERAMO — Sent. 2-21 dicembre 1916 (*est.* Vigorita) -- Roscio ved. Scamellotti contro FF. SS.

DIRITTO.

Osserva il Collegio che le parti, nel dichiarare il modo come avvenne l'infortunio di cui fu vittima il frenatore Filippo Scamellotti, sono d'accordo nell'affermare che costui, rientrato nella stazione di Castellammare Adriatico col treno 6435 della sera del 25 agosto 1913 ed avendo ultimato il suo servizio, si diresse a casa sua sita in paese, e per abbreviare la strada, invece di uscire dalla stazione, di percorrere il corso Vittorio Emanuele e poi la strada Ponte Rosso, si avviò lungo la linea ferroviaria per uscire dal passaggio a livello e quindi rimettersi nella detta strada Ponte Rosso, inciampando col piede nel punto d'incontro di due rotaie mentre attraversava la linea ferroviaria.

---

(1) 1-v. Cassazione Torino nel Boll. 1912-IV, pag. 39 e C. appello di Parma, nel Boll. 1913-IV pag. 281.

Ciò posto sorge contesa tra le due parti sul se l'infortunio così verificatosi debba o meno ritenersi avvenuto in « occasione di lavoro » come è richiesto dall'art. 7 della legge degli infortuni sul lavoro (testo unico 31 gennaio 1904, n. 51) il quale articolo dice: « l'Assicurazione deve essere fatta a cura e spese del capo o dell'esercente impresa, industria o costruzione per tutti i casi di morte o lesioni personali provenienti da infortunio che avvenga per causa violenta in occasione del lavoro le cui conseguenze abbiano una durata maggiore di cinque giorni ».

La frase « in occasione del lavoro » ha dato luogo a vivace discussione tra gli interpreti. Due interpretazioni si contesero e si contendono ancora il campo: restrittiva l'una, che vuole risarcibili gli infortuni del lavoro quando essi avvennero per causa violenta, nel tempo e nel luogo del lavoro, interpretazione larga l'altra che ritiene indennizzabili tutti quegli infortuni che senza il lavoro non avrebbero toccato l'operaio, indipendentemente dai rapporti di tempo e di luogo. La dottrina e la giurisprudenza hanno, si può dire ormai condannata la interpretazione restrittiva. Invero erroneo è sembrato il ricercare le condizioni di tempo e di luogo, sia perchè se il legislatore avesse voluto richiedere tali condizioni, avrebbe potuto facilmente indicarle nella disposizione del suddetto art. 7 e se ciò non fece, vuol dire che le condizioni stesse non volle prescrivere; sia perchè le discussioni parlamentari che precedettero la legge sugli infortuni e che avrebbero dovuto spiegare il vero concetto della legge non autorizzano in alcun modo, per la loro contraddizione a ritenere che si vollero porre i limiti del tempo e del luogo del lavoro; sia perchè non potendosi esattamente conoscere l'intenzione del legislatore, ed occorrendo per ciò in applicazione dell'art. 3 delle disposizioni preliminari al Codice civile, stare al proprio significato delle parole, secondo la connessione di esse, la frase « in occasione del lavoro » indica a tutt'evidenza un unico rapporto di causa ad effetto; sia infine, perchè la legge sugli infortuni, essendo una legge speciale, fondata per criteri e motivi sociali, economici e politici ed avendo di mira il vantaggio della classe operaia, rifugge da interpretazioni restrittive e richiede invece una interpretazione larga, sempre però, ben s'intende, entro i limiti del suo fine e della sua lettera.

Sulla base, quindi di una interpretazione larga, deve ritenersi che sono coperti dall'assicurazione e quindi indennizzabili non solo quegli infortuni che avvengono sul lavoro e durante il lavoro, ma anche quelli che avvengano fuori il luogo ed il tempo del lavoro, quando però le circostanze di tempo e di luogo dell'infortunio sieno occasionate dal lavoro. Non occorre cioè che il lavoro sia stato la causa efficiente dell'infortunio in modo che tra il lavoro e l'infortunio vi sia una causalità diretta, ma basta un rapporto di causalità indiretta ed occasionale. Fu acutamente ed egregiamente osservato anzi, da qualcuno, che il lavoro non può mai essere causa efficiente, come dicono i logici, è un fatto od un quid qualsiasi, il quale nel corso ordinario della natura produce un dato effetto, mentre l'occasione o causa occasionale è un fatto o un quid che ha una connessione non però necessaria nè necessariamente precedibile con quell'effetto in modo cioè che da quel fatto, nel corso ordinario della natura, l'effetto non deve necessariamente derivare, deve dedursi da tale differenza fondamentale che mai nel lavoro può ravvisarsi la causa efficiente dell'infortunio, perchè mai il lavoro è atto a produrre nel corso ordinario della natura l'effetto che nell'infortunio si concreta occorrendo sempre, invece, la intrusione di un elemento diverso, per turbatore dell'andamento normale del lavoro, perchè l'infortunio avvenga.

Il rapporto di causalità indiretta che richiedesi tra l'infortunio ed il lavoro esclude, però, che possa parlarsi di una semplice coincidenza di tempo e di luogo, perchè altrimenti, si porrebbe a base della risarcibilità dell'infortunio un criterio empirico il quale porterebbe ad evidenti ingiustizie ed a contraddire l'intento propostosi dal legislatore, essendo fondata la legge dell'infortunio su principii giuridici e non su criteri filantropici che potrebbero non essere compatibili con gli ordinamenti di economia sociale. Ma, nell'accogliere la larga interpretazione, bisogna guardarsi dalle esagerazioni, per non andare oltre la lettera e lo spirito della disposizione legislativa la quale non può far ritenere nesso causale, sia pure indiretto e mediato, tra il lavoro e l'evento dannoso, quando questo sia dipeso da causa e circostanze assolutamente estranee al lavoro. Nell'applicazione della legge, a tale proposito, si vuole distinguere il rischio specificato o pro-

fessionale, quello cioè che esclusivamente minaccia l'operaio addetto alla industria, da quello generico che grava nella stessa misura sull'esercizio come su qualcunque cittadino ed è certo che la legge sugli infortuni ha voluto tutelare il rischio professionale o specifico che a lui incombe per occasione di lavoro, come si rileva chiaramente dalla disposizione dell'art. 1 della legge stessa, il quale contempla soltanto gli operai addetti alle industrie ed ai lavori pericolosi.

Senonchè, oltre gli atti coi quali l'operaio si dedica al lavoro, altri vi sono i quali sono inerenti alla natura umana, dovendo l'operaio stesso soddisfare i suoi bisogni, come la fame, la sete, la necessità di riposo in famiglia dopo il lavoro, il recarsi sul luogo del lavoro all'ora in cui questo si riprende. Anche per tali atti è necessario che il rischio sia specifico. È questione assai dibattuta se sia indennizzabile il sinistro accaduto all'operaio durante il tragitto dalla propria casa al luogo del lavoro e viceversa. La dottrina e la giurisprudenza hanno fatto, però, a tal riguardo, una esatta e corretta interpretazione dell'art. 7 della legge sugli infortuni, armonizzando i principî di equità con le regole del diritto. Ponendo a base il concetto che, in genere l'operaio entra nei rapporti e nell'attività del lavoro quando è giunto sul luogo dove il lavoro deve esguirsi, si è ritenuto che se l'operaio, per accedere al luogo del lavoro o per tornare da esso, ha necessità di percorrere vie malagevoli o pericolose o di servirsi di mezzi di trasporto forniti dall'industriale o da chi per lui, deve essere indennizzato per l'infortunio che in tali circostanze di luogo e di tempo lo incolga, perchè il rischio al quale egli si assoggetta è un rischio specifico, dovendo percorrere quelle vie e servirsi di quei mezzi soltanto in occasione del lavoro cui egli è addetto. Ma se, invece, il sinistro incolga l'operaio nel recarsi o nel tornare dal lavoro mentre si vale delle vie o dei mezzi ordinari di trasporto, comuni ad ogni individuo, niun diritto ad indennizzo può a lui competere perchè egli viene a trovarsi fuori dell'ambiente e dell'attività del lavoro e va incontro ad un rischio comune che non può farlo ritenere coperto dall'assicurazione. Tanto più non può essere indennizzabile il sinistro di cui sia vittima l'operaio quando, per recarsi o per tornare dal lavoro, attraversi vie in contravvenzione a leggi, a regolamenti ordini e discipline

e che ne facciano divieto. Invero le parole « in occasione del lavoro » hanno bisogno di essere intese nel loro vero significato. Il lavoro di un operaio è delimitato dalle sue attitudini ad una determinata opera, dal contratto in base al quale fu assunto ed anche da quei limiti, da quelle interdizioni, da quei divieti che l'industriale pone a reciproco vantaggio ed a reciproca tutela. Perciò le contravvenzioni ai divieti con atti volontariamente compiuti sottrae l'operaio alla sfera speciale di protezione che la legge gli accorda, perchè lo mette fuori del lavoro, per cui il sinistro non ripete più nell'occasionalità del lavoro la sua origine, ma la ripete bensì nel fatto volontario ed illecito che costituisce il dolo indeterminato ossia la coscienza di fare cosa illecita.

Ciò ritenendo non si frusta, anzitutto lo scopo della legge, perchè questa vuole garantito l'operaio dal rischio professionale, cioè dai pericoli derivati dal lavoro cui è adibito, ma non da quelli ai quali egli volontariamente si espose, contravvenendo ad interdizioni che aveva l'obbligo di rispettare, nel concetto stesso d'infortunio è insito il concetto dell'accidentalità.

Nè si viene a contraddire al giustissimo ed assiomatico principio che la colpa dell'operaio non lo priva d'indennizzo perchè se tutto ciò che egli commette per negligenza, per disattenzione, per errore, per imperizia rientra nel concetto della colpa non può invece in tale concetto rientrare la violazione volontaria di legge, regolamenti, ordini e discipline, violazioni che lo scioglie dall'industria cui è addetto e turba le condizioni nelle quali l'opera sua fu richiesta e quelle per le quali il lavoro è definito, accettato e disciplinato.

Deve essere, ben inteso, però, che non potrebbe assurgere a divieto un monito, un avvertimento, un consiglio prudenziale perchè così si verrebbe a rendere stremamente difficile il diritto all'indennità, ma è necessaria sempre una proibizione, una interdizione, un divieto categorico.

Fu ritenuto pure che non avrebbe più valore la disposizione regolamentare se questa fosse andata in disuso, tanto da poterla ritenere abrogata per tacito assenso dell'industriale: questo è un principio giusto, ma ha bisogno di essere ragionevolmente applicato.

Poichè se ciò può valere per una industria privata, non sem-

pre può applicarsi ad una pubblica Amministrazione quando specialmente i divieti e le proibizioni sono esplicatamente stabiliti da leggi e da regolamenti, che debbono sempre essere rispettati fino a quando da altre leggi e regolamenti non siano abrogati, a nulla potendo portare se non al proprio svantaggio una cattiva abitudine, una mala consuetudine nel contravvenire a quelle leggi ed a quei regolamenti.

Fermati tali principî, il Collegio deve ritenere che non è indennizzabile il sinistro accaduto all'operaio Scamellotti Filippo nelle circostanze di sopra dichiarate.

Poichè esso Scamellotti non era punto costretto a percorrere la linea ferroviaria per tornare a casa dal lavoro cui era adibito, la via ordinaria che egli doveva percorrere era invece ben altra, e cioè quella dell'uscita dalla stazione ferroviaria di Castellammare per imboccare il Corso Vittorio Emanuele e poi la via Ponte Rosso, e perciò non può assolutamente dirsi che il sinistro accaduto sia stato in occasione di lavoro. Tanto più non può ritenersi l'occasione del lavoro in considerazione che lo Scamellotti ebbe a percorrere la via ferroviaria in contravvenzione al divieto categorico imposto dai regolamenti, che non consentono se non alle persone assolutamente obbligate per ragioni di servizio di percorrere la linea ferroviaria. Nè può farsi distinzione fra impiegati ferroviari e privati cittadini, poichè allorquando l'impiegato ferroviario ha abbandonato il suo lavoro per ritornare a casa, egli col percorrere la linea ferroviaria, contravviene ai regolamenti come un estraneo qualunque, poichè è già fuori dell'attività del lavoro e della sfera di protezione che la legge accorda a chi soltanto incorre nel sinistro in occasione di lavoro: non si crede superfluo il far rilevare anche che lo Scamellotti era un frenatore e quindi giunto il treno sul quale egli prestava servizio, non aveva alcuna necessità di percorrere la linea ferroviaria, come avrebbe potuto accadere per una qualsiasi incombenza ad un impiegato addetto al movimento. Nè la consuetudine che si afferma di esistere tra gli impiegati ferroviari di Castellammare di passare lungo i binari fino all'incrocio con la Via Ponte Rosso per recarsi verso la parte del paese sita a monte della stazione ferroviaria (su di che si è chiesta una prova) può spostare la questione, poichè anche se tale consuetudine vi sia, essa non può distruggere

il divieto categorico imposto dai regolamenti ferroviari a tutela dei limiti della responsabilità che l'Amministrazione assume verso i suoi funzionari fuori dell'occasione del loro lavoro come verso gli estranei, regolamento che i funzionari per i primi debbono rispettare, essa non toglie che lo Scamellotti non avesse alcuna necessità inerente al suo lavoro di percorrere la linea ferroviaria e che se ciò fece non in occasione del lavoro, ma soltanto per un suo particolare vantaggio, non andò incontro ad un rischio specifico, per cui non può essere coperto dall'assicurazione. Trattasi, senza dubbio, di un caso pietoso, ma la legge sugli infortuni, come già si disse, è fondata su criteri giuridici e non su criteri filantropici, per quanto debba essere applicata con la maggiore larghezza, e se da una parte deve tenersi in questo calcolo il compenso dell'operaio di fronte al capitale, sarebbe ingiusto d'altra parte aggravare il capitale di una responsabilità che esce fuori dei limiti assunti.

Così ritenendo, ogni altra questione proposta dalle parti rimane assorbita e dovendo essere rigettata la domanda proposta dalla signora Luisa Roscio, Ved. Scamellotti, costei è obbligata al pagamento delle spese giudiziali, ecc.

Trasporto delle persone - Infortunio dell'impiegato civile o militare viaggiante per servizio - Rapporto contrattuale e rapporto d'impiego - Pensione privilegiata - Diritto degli eredi - Decreto Luogotenenziale 21 ottobre 1915, n. 1558.

Il decreto Luogotenenziale, 21 ottobre 1915, n. 1558, il quale interpretando autenticamente le disposizioni del testo unico 21 febbraio 1895, n. 70, sulle pensioni civili e militari, dichiara che con esse e con le norme successivamente emanate in materia di pensioni privilegiate, si intende regolato qualsiasi diritto dell'impiegato civile o militare che nell'esercizio o in occasione delle sue funzioni abbia riportato ferita o contratto infermità che lo rendono inabile ad ulteriore servizio e quello degli aventi diritto in caso di morte dell'impiegato in servizio od in conseguenza del servizio stesso, è comprensivo di ogni diritto, per modo che la

pensione privilegiata rapresenta il risarcimento di qualsiasi danno, qualunque sia la causa dell'infortunio e quindi se avvenuto anche per colpa civile.

Posto che il militare abbia viaggiato in servizio militare, od in occasione o per ragioni di servizio, non può parlarsi di un rapporto contrattuale di diritto privato contratto di trasporto tra lui e l'Amministrazione ferroviaria che è un organo dello Stato, ma il suo diritto mette capo al rapporto di impiego, il quale, agli effetti del risarcimento del danno è contemplato appunto dal ripetuto decreto. (1)

Conseguentemente deve sospendersi il giudizio sulle domande di risarcimento del danno avanzate dagli aventi diritto, finchè l'organo competente, ossia la Corte dei conti, non siasi pronunziata se ai medesimi spetti o meno la pensione privilegiata, che in caso affermativo sarebbe compensativa di ogni danno.

CORTE APPELLO DI BOLOGNA. — Sent. 18 dicembre 1916 (5 gennaio 1917) (*Est.* Tascari) - Ferrovie dello Stato contro Corti Liberata ved. Cornelio.

FATTO.

Il cannoniere scelto della R. nave « Napoli » Giuseppe Cornelio, viaggiando per breve licenza, nella notte tra il 27 ed il 29 dicembre 1915, sul diretto N. 54 che in prossimità a S. Lazzaro di Savena investì il treno merci n. 6050, incontrò la morte per gravissime lesioni riportate a causa dell'investimento.

La madre sua, Corti Liberata, anche in rappresentanza della figlia Maria, allora minorenne, ed il fratello Cornelio Carlo, senza esito fecero appello all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, per avere la liquidazione dei danni morali e materiali che affermano di avere risentiti e quindi con atto 16 febbraio 1916, convennero detta Amministrazione davanti al Tribunale di Bologna perchè ne fosse dichiarata la responsabilità per la morte del Giuseppe Cornelio avvenuta nel disastro ferroviario di cui

(1) V. Cass. Roma in questo Bollettino, IV, pag. 1.

sopra, dovuto a colpa degli agenti ferroviari dei quali la convenuta doveva rispondere a norma dell'art. 1153 del Cod. civ. e perchè, di conseguenza fosse condannata al risarcimento dei danni tutti che ne erano derivati e che si sarebbero liquidati in separata sede.

L'Amministrazione, pur ammettendo la propria responsabilità civile nei limiti della legge per le conseguenze del disastro, deduceva che doveva ritenersi interdetta ogni azione per risarcimento di danni a termini del decreto Luogotenenziale 21 ottobre 1915 a tutti coloro ai quali compete il diritto alla pensione privilegiata e quindi anche agli aventi causa del Cornelio Giuseppe perchè la pensione privilegiata era compensativa di ogni danno.

Sostenevano gli attori che il diritto ai danni, essi esercitavano sia per colpa contrattuale, sia per colpa aquiliana che il decreto Luogotenenziale invocato dalle ferrovie era incostituzionale e non contemplava i casi di dolo e di colpa, comunque non poteva applicarsi contro gli impiegati civili e militari mancando nel decreto stesso qualsiasi richiamo alla legge sulle pensioni del personale ferroviario, e poichè esso decreto in relazione alla legge sulle pensioni poteva avere valore nei soli rapporti tra l'impiegato e l'ente da cui egli dipende. - Il Tribunale con la sentenza appellata ha ritenuto:

a) che la indagine sul diritto o meno degli aventi causa dal Giuseppe Cornelio alla pensione privilegiata, era interdetta all'Autorità giudiziaria, trattandosi di materia di esclusiva competenza della Corte dei conti, a sensi dell'art. 11 della legge 14 agosto 1862, n. 800;

b) che il decreto Luogotenenziale era costituzionale;

c) che però questo non poteva essere invocato dalle ferrovie, perchè non poteva astenersi oltre i rapporti intercedenti fra impiegato e l'Amministrazione da cui dipende, perchè se il rapporto viene a crearsi con altra Amministrazione dello Stato, dalla quale l'impiegato civile o militare non dipendano, quella, ancorchè costituisca una emanazione diretta dell'attività dello Stato, assumeva ad ogni modo la veste di terzo nei rapporti con l'impiegato, tanto più come azienda industriale ed inoltre perchè il decreto Luogotenenziale non contenendo nessun richiamo alla legge sulle pensioni pel personale ferroviario, la esclusione doveva

intendersi operativa anche nei confronti della Amministrazione delle ferrovie.

Pertanto accolse le conclusioni degli attori, condannando la convenuta al risarcimento dei danni da liquidarsi separatamente, salva deduzione di quanto potessero essi, o taluno, conseguire a titolo di pensione privilegiata, come da sentenza 20-27 luglio 1916, contro la quale la convenuta propose appello con atti 7-8 settembre 1916, specialmente perchè aveva respinto la eccezione fondata sul decreto Luogotenenziale 21 ottobre 1915, mentre doveva accogliere le sue conclusioni, con le quali si chiedeva la reiezione definitiva, o quanto meno, allo stato degli atti, di tutte le domande attrici.

Portatasi la causa all'udienza di questa Corte i procuratori presero le conclusioni in proemio trascritte. Avvertasi che nelle more si costituì direttamente la Maria Cornelio, divenuta maggiorenne.

DIRITTO.

Osserva la Corte, che, come si è rilevato nelle premesse di fatto, l'Amministrazione ferroviaria, pur ammettendo la propria responsabilità nei limiti di legge, per le conseguenze del disastro in cui trovò la morte il Giuseppe Cornelio, dedusse tuttavia che era interdetta ogni azione per il risarcimento del danno in applicazione del decreto Luogotenenziale 21 ottobre 1915, n. 1558 a tutti coloro *cui compete il diritto alla pensione privilegiata e quindi anche agli aventi causa dal Giuseppe Cornelio*, cui spetterebbero appunto, a suo dire, codesto diritto.

Il Tribunale dopo di avere giustamente osservato che le indagini sul diritto o meno agli aventi causa dal Giuseppe Cornelio alla pensione privilegiata esorbitava dalla competenza dell'Autorità giudiziaria, in quanto l'art. 11 della legge 14 agosto 1862, n. 800 attribuisce esclusivamente alla Corte dei conti la liquidazione delle pensioni e degli assegni a carico dello Stato, soggiunse che era precluso l'adito ad ogni valutazione delle condizioni di fatto, in cui il cannoniere scelto Giuseppe Cornelio trovò la morte, per istabilire se l'evento dannoso sia avvenuto mentre egli era in servizio od in conseguenza del servizio stesso e tut-

tavia considerava come ovvio che, ove dovesse ritenersi che il diritto alla pensione privilegiata non inficiava il diritto di conseguire il maggior danno derivato dal fatto nei casi di dolo o di colpa, nessun ostacolo vi sarebbe alla declaratoria generica della risarcibilità del danno, salvo a spiegare nella ipotesi affermativa la sua necessaria influenza nella liquidazione del danno stesso.

E dopo di avere saggiamente riconosciuto che l'Amministrazione ferroviaria non possa considerarsi di fronte allo Stato come un terzo, come un ente cioè avente capacità giuridica, distinta da quella dello Stato perchè l'autonomia della gestione concessa all'Amministrazione stessa, trae origini da motivi di carattere finanziario e tecnico, ma non elimina il fatto che l'esercizio delle ferrovie siasi assunto dallo Stato (art. 1 della legge 7 luglio 1907, n. 435) e costituisce quindi una delle multiformi specie della sua attività, argomentò tuttavia che quando nei riguardi dell'impiegato civile o militare, sia pure in occasione ed in conseguenza dell'impiego o del servizio, venga a crearsi un rapporto con altra Amministrazione dello Stato distinta da quella da cui esso dipendeva, instituendosi un contratto bilaterale di diritto privato, se non poteva considerarsi detta Amministrazione quale un ente avente personalità distinta da quella dello Stato, assumeva indubbiamente la veste di terzo nei rapporti dell'impiegato.

In virtù di siffatte considerazioni e, ritenuto che il decreto, Luogotenenziale invocato dalla Amministrazione convenuta, ora appellante spiegasse la sua efficacia soltanto nei riguardi tra l'impiegato civile e militare e l'Amministrazione dalla quale dipende, e trovando inoltre conforto a questa tesi nel fatto che il decreto stesso non faccia richiamo alcuno della legge sulle pensioni del personale ferroviario, il Tribunale pervenne a pronunciare la condanna dell'Amministrazione ferroviaria ai danni da liquidarsi in separata sede, salva deduzione di quanto potessero gli attori conseguire a titolo di pensione privilegiata. Osserva che l'Amministrazione appellante principalmente e specialmente si duole perchè fu respinta l'eccezione che essa aveva proposto e che ritiene fondata sul decreto Luogotenenziale 21 ottobre 1915.

Osserva che codesto decreto il quale ripete la sua legittimità e costituzionalità dalla legge 22 maggio 1915, n. 671, come già ritenne questa Corte col suo pronunciato 11 aprile 1916, in

causa contro Amministrazione delle poste, è preceduto da questa testuale considerazione: « Ritenuto che lo stato presente di « guerra ha moltiplicato le occasioni per l'assegnazione delle « pensioni privilegiate e ciò rende opportuno interpretare auten- « ticamente la portata delle disposizioni del testo unico 21 feb- « braio 1895, n. 70, e delle norme successivamente emanate in ma- « teria di pensione ».

Nel suo articolo unico testualmente dispone: « Con le dispo- « sizioni contenute nel testo unico 21 febbraio 1895, n. 70 della « legge sulle pensioni e con le norme successivamente emanate « in materia di pensione privilegiata *si intende completamente « regolato qualsiasi diritto dell'impiegato civile e militare che nel- « l'esercizio o in occasione delle sue funzioni abbia riportato fe- « rita o contratto infermità che lo rendono inabile ad ulteriore « servizio e quello* (diritto) degli aventi diritto in caso di morte « dell'impiegato *in servizio* o in conseguenza del servizio stesso, « qualunque sia la *causa* dell'infortunio. Osserva che le parole: « *si intende regolato qualsiasi diritto* » e « *qualunque sia la « causa dell'infortunio* » rappresentano il concetto comprensivo di ogni diritto e di qualunque causa per modo che la pensione privilegiata dovrebbe rappresentare il risarcimento di qualsiasi danno e per qualsiasi causa avvenuto, quindi anche per colpa civile, come ha ritenuto la suaccennata sentenza di questa Corte.

Se così è, nè si può dubitare, ne viene la conseguenza logica e giuridica che l'applicazione al caso del decreto è subordinata al fatto che dall'organo competente sia riconosciuto, se gli aventi causa del Cornelio Giuseppe abbiano, nel concorso degli elementi necessari, diritto alla pensione privilegiata, perchè nel caso di questo riconoscimento ogni azione giudiziaria rimarrebbe evidentemente interdetta.

Osserva che lo spirito e lo scopo del decreto, rilevati dalla considerazione che lo precede e dal suo testo, rendono certo che le esigenze della economia nazionale determinarono il Governo ad interpretare la portata della legge sulle pensioni al fine di impedire nuovi giudicati che, con grave danno dell'erario, e per una larga interpretazione della legge attribuissero all'impiegato *non solo il diritto alla pensione privilegiata, ma anche*

quello di ottenere altre e diverse indennità per fatto colposo della Amministrazione.

Osserva che è arbitrario l'avviso del Tribunale, in quanto abbia ritenuto che, il rapporto tra il Cornelio e l'Amministrazione ferroviaria sia rappresentato da un contratto di trasporto vero e proprio e di qui abbia derivato la responsabilità dell'Amministrazione considerata come ente distinto dallo Stato e che, come tale non possa invocare l'applicazione del decreto.

Infatti, posto che il Cornelio abbia viaggiato in servizio militare od in occasione e per ragioni del servizio stesso, non potrebbe parlarsi di un rapporto contrattuale di diritto privato, e si dovrebbe ritenere che ogni diritto conseguente dovesse esclusivamente mettere capo al rapporto di impiego, il quale, agli effetti del risarcimento del danno, per qualsiasi causa avvenuto, è contemplato appunto dal ripetuto decreto, che ha per oggetto le pensioni le quali sono di diritto pubblico.

Osserva che con una recentissima sentenza la Cassazione di Roma conforta la tesi della Corte giudicante. Si trattava di azione di danno promossa contro l'Amministrazione ferroviaria da un messagggiero postale che aveva subìto a causa di un accidente ferroviario.

Orbene, la Cassazione ha ritenuto che ad esso non spetti un azione contrattuale ma soltanto quella che attinge al rapporto d'impiego, considerando che il trasporto delle ambulanze postali e del personale ad esse addetto è obbligatorio per le ferrovie (come lo è per i trasporti militari) e che perciò il veicolo postale rappresenta il concetto di un Ufficio postale ambulante. il cui personale viaggia gratuitamente.

Osserva che tali considerazioni si attagliano alla causa presente. Infatti basti considerare in relazione al regolamento pel trasporto dei militari approvato con R. decreto 1° luglio 1905, capitolo 4, modificato col R. decreto 14 febbraio 1915, che, *specialmente durante la guerra l'Amministrazione ferroviaria* perde la sua qualità di vettore, per assumere quella di organo dello Stato, al quale viene demandato il servizio dei trasporti dei militari, quale servizio obbligatorio, appena occorre avvertirlo, è eminentemente connesso coi servizî di guerra. Infatti, durante il periodo di guerra, i trasporti vengono richiesti dalla Autorità

militare all'Amministrazione ferroviaria che è obbligata ad eseguirli, quale organo statale che si immedesima con le funzioni dello Stato, ed il militare che viaggia per ragioni di servizio ed in occasione di servizio non stipula alcun contratto con l'Amministrazione ferroviaria.

Osserva che pertanto la sentenza di cui è appello, che ha appoggiate le sue conclusioni anche sulla considerazione che l'esercizio ferroviario, pur costituendo un interesse pubblico, conserva la prevalente caratteristica di una azienda industriale, non potrebbe sostenersi, ove il viaggio del Cornelio Giuseppe fosse avvenuto nel concorso di quegli elementi che sono voluti per la liquidazione della pensione privilegiata.

Osserva che non si potrebbe sostenere, come fece la sentenza appellata che, poichè il decreto Luogotenenziale non fece richiamo alla legge sulle pensioni del personale ferroviario, ne discendeva che il decreto si applicherebbe solo nei rapporti tra l'impiegato e l'Amministrazione da cui dipende. Infatti mancherebbe un processo logico-giuridico che a questa affermazione potesse condurre, ammesso pure che si potesse parlare di esclusione e che questa sia stata determinata da ragioni politiche.

Osserva che da quanto si è rilevato, appare ovvio come si debba sospendere ogni giudizio fino a tanto che non intervenga la pronuncia della Corte dei conti, unico organo competente a riconoscere se sia dovuta la pensione privilegiata agli aventi causa del Giuseppe Cornelio, in concorso degli elementi voluti dalla legge per tale riconoscimento e per la liquidazione della pensione, non bastando che in atti si trovi una colpa di una nota del Ministero della marina in data 17 aprile 1915 con cui si partecipava che ai congiunti del cannoniere scelto Giuseppe Cornelio, poteva essere liquidata a carico del Ministero la pensione che costituiva al riguardo dei conteggi.

P. Q. M. La Corte sull'appello proposto dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato con atto 7-8 settembre 1916 avverso la sentenza del Tribunale di Bologna 20-27 luglio 1916. Sospende ogni decisione fino a tanto che non intervenga pronuncia della Corte dei conti sul se o meno competa ai congiunti del Giuseppe Cornelio la pensione privilegiata.

ANNO X - N. 10

8 MARZO 1917

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

Roma, marzo 1917 — Tip. Nazionale Bertero di G. Guadagnini e C.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 25 *gennaio* 1917, *n.* 243, *col quale viene modificata la tabella allegata al decreto Luogotenenziale 22 agosto* 1915, *n.* 1294, *concernente la determinazione delle zone sismiche nelle località colpite dal terremoto del* 13 *gennaio* 1915 (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Visto l'art. 2 del decreto Luogotenenziale 22 agosto 1915, n. 1294, col quale sono state determinate le zone adatte per le ricostruzioni e le nuove costruzioni negli abitati colpiti dal terremoto del 13 gennaio 1915;

Visto il n. 112 della tabella annessa al decreto medesimo;

Sentito il Comitato speciale del Consiglio superiore dei lavori pubblici;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato pei lavori pubblici, di concerto col presidente del Consiglio dei ministri e coi ministri, segretari di Stato, per la grazia e giustizia e per i culti e per l'agricoltura;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Il n. 112 della tabella annessa al decreto Luogotenenziale 22 agosto 1915, n. 1294, è modificato nel seguente modo:

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 1° marzo 1917, n. 50.

Num. d'ordine	Comune	Capoluogo o frazioni	Località sulle quali sono permesse le costruzioni e ricostruzioni	Località sulle quali sono vietate le ricostruzioni e nuove costruzioni
112	Pescina	Capoluogo	Abitato attuale ad eccezione: *a*) tutta la zona in sinistra del torrente Giovenco limitata a valle dalla via Santa Chiara, largo Orologio e suo prolungamento fino alla via del Carmine in corrispondenza delle vie delle scuole e tutta la via del Carmine al disopra di detto punto col suo prolungamento a monte fino a comprendere le ultime più elevate case; *b*) parte superiore della contrada Limiti a monte della via Ombrone. Zona compresa fra la località chiamata « Alto delle Vigne » (a ponente di Pescina Vecchia lungo la strada Nazionale) e le prime case appartenenti alla parte bassa della città costruite lungo la Nazionale.	Tutta la zona dell'antico abitato in sinistra del torrente Giovenco limitata a valle dalla via Santa Chiara, largo Orologio e suo prolungamento fino alla via del Carmine in corrispondenza delle vie delle scuole, e tutta la via del Carmine al disopra di detto punto col suo prolungamento a monte fino a comprendere le ultime più elevate case. Parte superiore della contrada Limiti a monte della via Ombrone.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 25 gennaio 1917.

TOMASO DI SAVOIA.

BOSELLI — BONOMI — SACCHI — RAINERI.

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 4 *febbraio* 1917, *n.* 278, *concernente la proroga delle tariffe ferroviarie per i trasporti del frumento, del grano turco e delle loro farine, e delle mattonelle di carbon fossile di fabbricazione estera provenienti dal mare* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Vista la legge 22 maggio 1915, n. 671, che conferisce al Governo del Re poteri straordinari durante la guerra;

Visti i Nostri decreti 24 giugno 1915, n. 931, 29 giugno 1916, n. 858, e 4 gennaio 1917, n. 52, relativi alle facilitazioni di tariffa concesse per i trasporti di cereali;

Visto il Nostro decreto 31 ottobre 1915, n. 1603, relativo alle facilitazioni di tariffa a favore dei trasporti diretti alle località del versante Adriatico;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato per i trasporti marittimi e ferroviari, di concerto con quelli di agricoltura e del tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Il ribasso del cinquanta per cento sulle tariffe ferroviarie per i trasporti a vagone completo di frumento e di granoturco e

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 1° marzo 1917, n. 50.

delle loro farine (compresi i semolini) anche di provenienza estera di cui l'art. 1 del Nostro decreto 24 giugno 1915, n. 931, è prorogato a tutto il 30 giugno 1917.

La validità del provvedimento di cui l'art. 2 del Nostro decreto 29 giugno 1916, n. 858, relativo alla tariffa per i trasporti di frumento e farina di frumento effettuati tra scali del Regno, sulle linee di navigazione sovvenzionata, è prorogata dal 1° febbraio 1917 in poi.

Art. 2.

Il provvedimento di cui l'art. 1 del Nostro decreto 31 ottobre 1915, n. 1603, concernente le facilitazioni di tariffa a favore dei trasporti diretti alle località del versante Adriatico, è esteso, dal 1° febbraio 1917, anche alle spedizioni di mattonelle di carbone fossile di fabbricazione estera e provenienti dal mare.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 4 febbraio 1917.

TOMASO DI SAVOIA.

BOSELLI — ARLOTTA — RAINERI — CARCANO.

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

DECRETO-LEGGE LUOGOTENENZIALE 11 *febbraio* 1917, *n.* 254, *col quale sono introdotte maggiori assegnazioni e diminuzioni di stanziamento nello stato di previsione della spesa del Ministero per i trasporti marittimi e ferroviari per l'esercizio finanziario* 1916-1917 (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;
Visto il decreto Luogotenenziale 16 luglio 1916, numero 904;
Vista la legge 24 dicembre 1916, n. 1738;
Udito il Consiglio dei ministri;
Sulla proposta del ministro segretario di Stato per il tesoro, di concerto con quello per i trasporti marittimi e ferroviari;
Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico.

Agli stanziamenti dei seguenti capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero per i trasporti marittimi e ferroviari per l'esercizio finanziario 1916-1917 sono introdotte le seguenti variazioni:

In aumento:

Cap. n. 56 « Spese d'impianto del Ministero » lire ventiquattromila (L. 24.000).

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 27 febbraio 1917, n. 48.

In diminuzione:

Cap. n. 21 « Manutenzione e miglioramento dei fabbricati della marina mercantile » lire duemila (L. 2000).

Cap. n. 36 « Compenso di navigazione alle navi di carico ecc. » lire ventiduemila (L. 22.000).

Questo decreto sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 11 febbraio 1917.

TOMASO DI SAVOIA.

BOSELLI — CARCANO — ARLOTTA.

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 18 *febbraio* 1917, *n.* 294, *concernente provvedimenti per la somministrazione dei carboni fossili* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata e delle facoltà conferite al Governo del Re dalla legge 22 maggio 1915, n. 671;

Visto il Nostro decreto 3 settembre 1916, n. 1127, concernente i censimenti di prodotti;

Visto il Nostro decreto 9 novembre 1916, n. 1510, che regola l'importazione in Italia dei carboni fossili inglesi;

Visto il Nostro decreto 2 febbraio 1917, n. 113, che istituisce il Commissariato generale per i carboni;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro per l'industria, il commercio e il lavoro, di concerto con i ministri dell'interno, della guerra, della marina, del tesoro, dei trasporti marittimi e ferroviari e delle poste e dei telegrafi;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Alle disposizioni del decreto Luogotenenziale 21 dicembre 1916, n. 1737, sono sostituite le seguenti:

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 1° marzo 1917, n. 50.

Art. 2.

Presso le Camere di commercio del capoluogo di ciascuna Provincia sono istituite Commissioni provinciali aventi l'incarico di accertare il fabbisogno mensile di carbone dei consumatori e commercianti e le scorte di cui essi sono in possesso.

Tali Commissioni sono composte di rappresentanti il prefetto, il genio civile, la Camera di commercio, gli industriali (su designazione del prefetto), il Ministero per l'industria, il commercio e il lavoro.

Qualora nella Provincia esistano altre Camere di commercio queste possono inviare un loro rappresentante per assistere allo esame delle domande di industriali della propria circoscrizione.

Art. 3.

In ognuno dei porti di Savona, Genova, Spezia, Livorno, Civitavecchia, Napoli, Messina, Catania, Palermo e Cagliari funziona un delegato del commissario generale per i carboni che, oltre a disimpegnare gli incarichi di cui alla lettera *C* dell'art. 2 del decreto Luogotenenziale 2 febbraio 1917, n. 113, regolerà le spedizioni di carboni dai detti porti.

Negli altri porti del Regno le funzioni di delegato del commissario generale sono deferite al capitano del porto.

Fino a quando non siano nominati i delegati di cui al primo comma, il commissario generale potrà deferire le relative funzioni al capitano del porto.

Art. 4.

Ogni industriale od ente, che intenda rilevare carbone dai porti, deve rivolgerne domanda alla Commissione provinciale dichiarando il fabbisogno minimo mensile del suo stabilimento o azienda e la scorta che possiede.

Per le dichiarazioni non conformi a verità sarà applicato l'art. 12 del presente decreto.

La Commissione trasmette la domanda al delegato di cui all'art. 3, accompagnandola col certificato attestante il fabbisogno mensile del richiedente.

Le domande non avranno corso quando il richiedente abbia scorte per due mesi di consumo.

Le domande devono essere indirizzate alla Commissione della Provincia ove ha sede ciascuno stabilimento, anche quando la ditta abbia più stabilimenti in luoghi diversi.

Art. 5.

I delegati del commissario generale indicati all'art. 3 autorizzano spedizioni di carbone dai porti, sia per mare che per terra, soltanto in base alle dichiarazioni rilasciate dalle Commissioni provinciali di cui all'art. 2 e nella misura non eccedente il fabbisogno di due mesi. Tali autorizzazioni sono date col rilascio di buoni, che debbono essere allegati ai documenti di spedizione, o consegnati all'uscita dal porto.

I contratti fra importatori e consumatori di carboni fossili saranno eseguiti soltanto nei limiti dei buoni concessi.

Le quantità che residuano, dopo fatte le spedizioni agli acquirenti entro i limiti dei buoni, restano nel porto a disposizione dei proprietari, salvo il diritto di requisizione da parte del commissario generale.

Art. 6.

Le domande per ottenere concessioni di carbone dallo Stato devono essere presentate alla Commissione provinciale, la quale le trasmetterà al commissario generale, accompagnate dal proprio parere.

Art. 7.

Il ministro per l'industria, il commercio e il lavoro ha facoltà di ordinare il censimento delle scorte di combustibile a di-

sposizione delle aziende industriali e commerciali e del loro fabbisogno, per mezzo dei Circoli di ispezione dell'industria e del lavoro e delle Commissioni provinciali di cui all'art. 2.

Art. 8.

Finchè non sia compiuto il censimento di cui all'art. 7, e successivamente ogni volta occorra, il rilascio di ciascun certificato da parte delle Commissioni provinciali sarà preceduto da una inchiesta sommaria caso per caso eseguita d'urgenza, tendente ad accertare il consumo mensile del richiedente e l'eventuale scorta di fossile di cui dispone.

Art. 9.

Per gli stabilimenti dichiarati ausiliari od assimilati, le funzioni affidate alle Commissioni provinciali sono disimpegnate dai Comitati regionali di mobilitazione industriale.

Art. 10.

Le funzioni assegnate al Comitato centrale col decreto Luogotenenziale 9 novembre 1916, n. 1510, sono attribuite al commissario generale.

Art. 11.

È vietata qualunque vendita o cessione di carbone fossile da parte dei consumatori, senza autorizzazione della rispettiva Commissione provinciale.

Art. 12.

A chiunque violi le disposizioni del presente decreto sono applicate le penalità stabilite nell'art. 3 del decreto Luogote-

nenziale 3 settembre 1916, n. 1127. Le stesse penalità sono applicate a chi non risponda alle richieste delle Commissioni od a quelle dei funzionari incaricati della esecuzione del presente decreto, o vi risponda inesattamente, con ritardo, od ostacoli in qualunque modo le operazioni di controllo.

Art. 13.

Quando l'economia del combustibile lo richieda, i Comitati di mobilitazione, per gli stabilimenti posti sotto la loro vigilanza, ed i Circoli d'ispezione dell'industria e del lavoro, di concerto col commissario generale per i carboni, sono autorizzati a prendere accordi con le imprese di distribuzione di energia elettrica per stabilire, per i singoli stabilimenti, turni di lavoro domenicali e di riposo settimanale, a deroga della vigente legge sul riposo settimanale e festivo.

Art. 14.

Sarà in franchigia la corrispondenza postale e telegrafica fra il Commissariato generale, i suoi delegati, le autorità governative, provinciali e portuali, le Commissioni provinciali, nonchè la corrispondenza del Commissariato generale, dei delegati e delle Commissioni provinciali indirizzata alle ditte commerciali ed industriali.

Art. 15.

È mantenuto, nel bilancio del Ministero per l'industria, il commercio e il lavoro, lo stanziamento di lire 50,000 di cui all'articolo 18 del decreto Luogotenenziale 21 dicembre 1916, n. 1737, per le spese inerenti all'esecuzione del presente decreto in quanto riguarda le Commissioni provinciali ed il censimento delle scorte.

Art. 16.

A deroga dell'ultima parte dell'art. 5 del decreto Luogotenenziale 2 febbraio 1917, n. 113, le assunzioni di funzionari a riposo, di persone estranee all'Amministrazione e di avventizi in genere, previste dall'articolo stesso, sono fatte dal commissario generale, seguendo le norme del decreto Luogotenenziale 13 giugno 1915, n. 871.

Art. 17.

L'art. 6 del decreto Luogotenenziale 2 febbraio 1917, n. 113, è modificato come segue:

È autorizzata l'istituzione di un conto corrente fra il tesoro dello Stato ed il Commissariato generale pei carboni fino al limite massimo di lire cinquanta milioni.

Il Commissariato generale disporrà di detto fondo richiedendone, secondo i bisogni, il versamento all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, alla quale verrà da esso affidato il proprio servizio di contabilità e di cassa.

L'Amministrazione delle ferrovie dello Stato provvederà per conto del Commissariato generale al pagamento delle spese e all'incasso delle entrate di sua pertinenza, secondo le disposizioni che saranno da esso impartite.

Qualsiasi eccedenza di entrata sulle spese dovrà essere versata al conto corrente del tesoro.

Nel bilancio delle ferrovie dello Stato saranno inseriti, tra le gestioni speciali, appositi capitoli per le entrate e le spese del Commissariato generale.

Il Commissariato generale per i carboni presenterà periodicamente al Comitato dei ministri ed al ministro del tesoro il resoconto delle entrate e delle spese effettuate, indicando gl'im-

pegni assunti, quelli in corso di assunzione ed i crediti per somministrazioni fatte.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 18 febbraio 1917.

TOMASO DI SAVOIA.

BOSELLI — DE NAVA — ORLANDO — MORRONE — CORSI — CARCANO — ARLOTTA — FERA.

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

COMUNICATO

Si rende noto al personale che dalla sottoscrizione aperta dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato a favore delle famiglie bisognose dei cittadini chiamati alle armi per la guerra e della Croce Rossa, è stata prelevata, per le erogazioni relative al mese di febbraio 1917, la somma di L. 99,000, di cui L. 33,000, e cioè il terzo, sono state assegnate al signor presidente del Comitato centrale dell'Associazione italiana della Croce Rossa, previa detrazione di L. 825 che si sono versate all'Opera dello «Scalda-rancio» e L. 66,000, corrispondenti agli altri due terzi, sono state assegnate ai signori prefetti del Regno, proporzionalmente alle popolazioni delle provincie, perchè provvedano a distribuirle fra i singoli comitati locali seguendo analogo criterio.

Complessivamente è stata pertanto erogata, per il periodo dal luglio 1915 al febbraio 1917, la somma di L. 2,211,000.

Ordine di servizio N. 23. (M. V. C.).

Trasbordi di spedizioni a carro completo.

Si è rilevato che nei casi di guasti ai veicoli carichi, eccedenza di peso rispetto alla portata del carro od al peso massimo ammesso per asse, carico irregolare, eccedenza di dimensioni rispetto alla sagoma limite normale o a quelle speciali (quando il trasporto debba percorrere linee per le quali valgono sagome limiti più ristrette) od infine di inosservanza delle prescrizioni relative al passo massimo od alla disposizione del rodiggio, vengono seguiti criteri

differenti nello stabilire se debbasi o meno eseguire il trasbordo della merce, nel modo di procedervi, nel verbalizzare l'irregolarità, nelle comunicazioni agli Uffici superiori, nonchè nel pareggio delle spese di trasbordo.

Data l'opportunità di seguire in materia un procedimento uniforme, si indicano qui di seguito le disposizioni da osservare.

1° *Accertamento delle irregolarità.* — Quando nell'eseguire le prescritte visite ai treni i verificatori rilevano che qualche veicolo carico, o per sopravvenute avarie, o pel modo di disposizione del carico, non è in condizione di proseguire il viaggio, devono applicare al veicolo stesso l'etichetta arancione mod. V-57 *b* (ex L-57 *b*), dandone avviso alla stazione nel modo prescritto dal Capo III, punto 10, delle « Norme sull'uso delle etichette per constatare le avarie e le mancanze ai veicoli » (ordine di servizio n. 133-1907).

La stazione chiederà al personale di verifica se sia possibile rimettere il veicolo in condizione di poter proseguire senza effettuare il trasbordo della merce e quanto tempo occorra, ed in base a tali informazioni si regolerà nel modo più conveniente effettuando il trasbordo o la sistemazione del carico.

Se l'anormalità viene constatata da una stazione non sede di personale di verifica, ricordasi che, come disposto colla circolare n. 56-1915, salvo determinate eccezioni, prima di richiedere l'intervento del verificatore, la stazione stessa deve fare visitare il veicolo avariato dal macchinista, richiedendo il verificatore solo quando il macchinista dichiari che il veicolo non può viaggiare.

I trasporti devono essere trasbordati o sistemati di iniziativa delle stazioni, senza attendere comunicazioni dal personale di verifica, quando il trasbordo o la sistemazione sia resa necessaria da irregolarità rilevabili senza eseguire speciali accertamenti di carattere tecnico (eccedenza delle dimensioni rispetto a quelle massime ammissibili dalla sagoma limite, eccedenza di peso rispetto alla portata del carro od al peso massimo ammesso per asse, passo del veicolo superiore a quello massimo ammesso, gravi avarie subite da un veicolo in seguito ad urto, spandimenti di liquidi da serbatoi, rilevanti infiltrazioni di acqua dall'imperiale o dalle ribalte, ecc.).

2° *Documenti da compilare.* — In tutti i casi in cui si sia reso necessario il trasbordo o la sistemazione del carico, la stazione che vi ha provveduto dovrà praticare sul foglio di scorta o di carico che accompagna il carro, un'annotazione specificante la avaria al veicolo o l'irregolarità per cui fu necessario il trasbordo o la sistemazione del carico, la durata della sosta del carro, la sigla, la serie ed il numero del nuovo veicolo utilizzato, la spesa occorsa per le operazioni di trasbordo o di assestamento del carico e gli estremi della rivalsa eseguita a pareggio, in quanto tale spesa debba far carico alla parte.

Nel compilare tale annotazione il capo stazione o capo gestione dovrà tener presente la necessità di far constare tutte quelle circostanze che valgano a stabilire il preciso stato della merce prima del trasbordo o dell'assestamento, in modo da evitare che le parti interessate possano trovare pretesti per attribuire al trasbordo od alla sistemazione del carico avarie o danni alla merce che invece erano preesistenti.

Per l'accompagnamento del nuovo carro nell'ulteriore percorso fino a destinazione si dovrà emettere un altro foglio di scorta o di carico, al quale sarà da unirsi il documento di scorta del primo veicolo.

Le stazioni dovranno subito riferire brevemente il fatto alla propria Divisione Movimento.

Se il carro da trasbordare è munito di piombi doganali, *dovranno osservarsi le prescrizioni dell'art.* 97 *del Regolamento per il servizio doganale sulle ferrovie, edizione maggio* 1910.

3° *Trasporti in servizio cumulativo.* — Quando di un trasporto in servizio cumulativo (interno italiano od internazionale) si renda necessario il trasbordo nella stazione di transito perchè il carro, per costruzione o per le condizioni di manutenzione o per il modo di confezione del carico, *non è atto a circolare sulle linee F. S. che il trasporto deve percorrere per arrivare a destinazione, il trasbordo dovrà essere fatto ad esclusiva cura dell'Amministrazione ferroviaria che consegna il trasporto.*

La disposizione di cui sopra è da osservarsi anche nel caso di spedizioni provenienti da altre ferrovie caricate in carri F. S. Il trasbordo sarà da eseguirsi se i veicoli presentino avarie per le

quali a termini delle disposizioni riguardanti l'unità tecnica delle strade ferrate (Bollettino ufficiale n. 15 del 15 aprile 1915) devono essere accettati solamente se vuoti.

Le stazioni di transito F. S. nelle quali esiste personale di verifica, non dovranno accettare trasporti in servizio cumulativo prima che il detto personale abbia accertato che i veicoli sono atti a proseguire sulle linee F. S.

4° *Norme speciali da osservarsi nei trasbordi.* — Le operazioni di trasbordo o di sistemazione del carico saranno dirette dal capo stazione o dal capo gestione e dovranno essere eseguite con ogni cura in modo che la merce non abbia ad essere danneggiata. Quando la merce è fragile o di natura delicata, o tale da richiedere speciali provvedimenti per la manipolazione, o quando lo si ritenga necessario a salvaguardia degli interessi dell'Amministrazione, si richiederà anche l'opera di persona dell'arte (perito) la quale dovrà dirigere tutte le operazioni di trasbordo e firmerà la annotazione praticata sul foglio di scorta o di carico avendo cura, come già avvertito, di ben precisare lo stato della merce prima del trasbordo.

Nei casi di maggiore importanza, le stazioni ne daranno avviso alla propria Divisione Movimento la quale disporrà per l'intervento di un funzionario e, ove occorra, prenderà accordi colla Divisione Veicoli.

Qualora nell'eseguire il trasbordo vengano accertate mancanze od avarie, si dovrà procedere alle constatazioni nei modi d'uso compilando la prima parte del processo verbale Ch-100, ed avendo cura di porre in opera ogni mezzo più prudente suggerito dall'esperienza o dal perito, se intervenuto, per evitare che nell'ulteriore percorso il danno possa aggravarsi.

Di tutte le spese occorse, quando siano imputabili alla parte, per il trasbordo della merce o per l'assestamento del carico, la perizia e le eventuali prestazioni fatte dai vari Servizi dell'Amministrazione, nonchè dei diritti di sosta a sensi dell'art. 117 comma *i*) delle tariffe, la stazione si pareggerà con rivalsa sulla stazione destinataria del trasporto, allegandovi le pezze giustificative.

Gli estremi della rivalsa dovranno essere annotati sul documento di trasporto della merce (art. 23 Norme per il servizio con-

tabile delle gestione merci, edizione 1° luglio 1909), e gli estremi del documento di trasporto su quello della rivalsa, il quale sarà da spedirsi contemporaneamente e possibilmente allegato al documento di trasporto. Va da sè che la merce non dovrà essere riconsegnata se non verso pagamento dell'ammontare della rivalsa unitamente alle altre tasse gravate sulla spedizione.

Resta inteso che se il trasbordo viene eseguito da agenti dell'Amministrazione, devonsi comprendere nella rivalsa anche le quote di diritto fisso corrispondenti alle due operazioni di scarico e ricarico.

Invece, se tutte le operazioni anzidette non sono rese necessarie per fatto e colpa dello speditore, le eventuali spese sopportate dall'Amministrazione devono essere pareggiate dalla stazione che effettua il trasbordo, assumendone credito colle modalità stabilite per le piccole spese di cui all'art. 47 dell'Istruzione n. 2-1906 del Servizio Ragioneria.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 7, 22, 41, 42, 44 e 45 *ed ai controllori del materiale.*

Ordine di servizio N. 24. (M.).

Servizio cumulativo per viaggiatori e bagagli e di corrispondenza per i valori e le merci con la linea Gioia Tauro-Seminara delle ferrovie Calabro-Lucane.

(Vedi O. S. 21-1917).

A modificazione dell'ordine di servizio n. 21-1917, l'attivazione del servizio cumulativo per viaggiatori e bagagli e di corrispondenza per i valori e le merci con la linea Gioia Tauro-Seminara delle ferrovie Calabro-Lucane viene rinviata al 1ª aprile 1917.

Avvertesi inoltre che va rettificata da 14 in 13 la distanza della stazione di Seminara da quella di scambio di Gioia Tauro indicata nell'allegato all'O. S. suddetto.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 e 22.

Ordine di servizio N. 25. (C.).

Servizio cumulativo per viaggiatori e bagagli con le ferrovie Salentine - Aumenti di tariffa.

In relazione al decreto Luogotenenziale 3 settembre 1916, numero 1126, pei trasporti viaggiatori e bagagli in servizio cumulativo con le ferrovie salentine, avranno effetto, a partire dal *16 marzo 1917*, gli aumenti di tariffa previsti dal decreto stesso.

1) Linea Nardò-Tricase-Maglie.

Il Controllo viaggiatori e bagagli di Firenze provvederà in tempo utile alla modificazione dei prezzi dei biglietti in servizio cumulativo a destinazione fissa esistenti in fornitura alle stazioni interessate.

Per i trasporti dei viaggiatori e dei bagagli in base alle concessioni speciali ed al regolamento pei trasporti militari si indicano, nell'allegato *a*) al presente ordine di servizio, le nuove quote da riscuotersi in sostituzione di quelle contenute nell'allegato n. 6 all'ordine di servizio n. 184-1916.

2) Linea Lecce-Francavilla Fontana
e diramazione Novoli-Nardò Centrale.

Anche per quanto riguarda questa linea, il Controllo viaggiatori e bagagli di Firenze provvederà in tempo utile alla modificazione dei prezzi degli esistenti biglietti in servizio cumulativo a destinazione fissa.

Per i biglietti *a percorso facoltativo* (i quali — come è noto — devono essere rilasciati in base alle tariffe delle ferrovie dello Stato computate sulla distanza cumulata con l'aggiunta, beninteso, delle soprattasse provvisorie di cui l'ordine di servizio numero 120-1916 e dell'aumento 20 % calcolato soltanto per il percorso delle ferrovie dello Stato nel modo indicato al capo B/II

dell'ordine di servizio n. 3-1917) si dovranno riscuotere, in più dei prezzi come sopra stabiliti, i supplementi indicati, tanto per i biglietti a tariffa ordinaria quanto per quelli a tariffa ridotta, nell'allegato *b*) al presente ordine di servizio.

Questo ultimo allegato comprende anche i supplementi da riscuotersi per la registrazione diretta dei bagagli e sostituisce quello n. 7 pubblicato con l'ordine di servizio n. 184-1916.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9, 16 e 22.

Allegato **A)** *all'ordine di servizio N. 25–1917.*

Società anonima delle ferrovie Salentine

Linea NARDO'-TRICASE-MAGLIE

Prezzi da riscuotersi per li percorso della linea Nardò Centrale-Tricase-Maglie della Società anonima delle ferrovie Salentine pel trasporto dei viaggiatori e dei bagagli in base alle concessioni speciali ed al regolamento pel trasporti militari.

STAZIONI	TRANSITI punti di allacciamento con la rete dello Stato	distanze dai transiti	TARIFFA MILITARE						BAGAGLI (1)	
			pei trasporti soggetti a tassa di bollo			pei trasporti esenti da tassa di bollo			base per tonnellata divisibile di 10 in 10 kg.	
		km.	1ª classe	2ª classe	3ª classe	1ª classe	2ª classe	3ª classe	pei trasporti soggetti a tassa di bollo	pei trasporti esenti da tassa di bollo
1	2	3	9	10	11	12	13	14	15	16
Alessano-Corsano	Maglie	32	1.45	1.00	0.70	1.45	1.00	0.70	9.915	9.660
	Nardò Centrale	55	2.50	1.75	1.15	2.45	1.70	1.15	17.041	16.602
Andrano Castiglione	Maglie	20	0.95	0.65	0.45	0.90	0.65	0.45	6.197	6.037
	Nardò Centrale	67	3.10	2.15	1.40	2.95	2.10	1.40	20.759	20.225
Casarano	Maglie	63	2.90	2.00	1.35	2.85	1.95	1.35	19.520	19.017
	Nardò Centrale	24	1.15	0.80	0.50	1.10	0.75	0.50	7.436	7.245
Gagliano Leuca	Maglie	37	1.70	1.20	0.85	1.65	1.15	0.80	11.464	11.169
	Nardò Centrale	49	2.25	1.60	1.00	2.20	1.50	1.00	15.182	14.791
Calatone Città	Maglie	83	3.75	2.65	1.75	3.70	2.50	1.70	25.717	25.054
	Nardò Centrale	3	0.20	0.20	0.15	0.20	0.20	0.15	0.930	0.906

(1) Tassa minima per spedizione L. 0.75 pei trasporti soggetti a tassa di bollo.
» » » » » 0.70 » » esenti da » » »

Segue *Allegato A) all'ordine di servizio N. 25-1917.*

STAZIONI	TRANSITI punti di allacciamento con la rete dello Stato	distanze dai transiti	TARIFFA MILITARE						BAGAGLI (1)	
			pei trasporti soggetti a tassa di bollo			pei trasporti esenti da tassa di bollo			base per tonnellata divisibile di 10 in 10 kg.	
		km.	1ª classe	2ª classe	3ª classe	1ª classe	2ª classe	3ª classe	pei trasporti soggetti a tassa di bollo	pei trasporti esenti da tassa di bollo
1	2	3	9	10	11	12	18	14	15	16
Matino	Maglie	67	3.10	2.15	1.40	2.95	2.10	1.40	20.759	20.225
	Nardò Centrale	20	0.95	0.65	0.45	0.90	0.65	0.45	6.197	6.037
Miggiano-Montesano Specchi	Maglie	22	1.00	0.70	0.50	1.00	0.70	0.50	6.816	6.641
	Nardò Centrale	65	2.95	2.10	1.40	2.90	2.00	1.35	20.140	19.621
Morciano-Barb. Giuliano	Maglie	40	1.85	1.25	0.90	1.75	1.25	0.85	12.394	12.074
	Nardò Centrale	47	2.15	1.50	1.00	2.10	1.45	0.95	14.562	14.187
Muro Leccese	Maglie	5	0.25	0.25	0.20	0.25	0.25	0.20	1.549	1.509
	Nardò Centrale	82	3.70	2.60	1.70	3.65	2.50	1.70	25.407	24.753
Parabita	Maglie	69	3.15	2.20	1.45	3.10	2.15	1.40	21.379	20.828
	Nardò Centrale	18	0.85	0.60	0.45	0.85	0.60	0.45	5.577	5.433
Poggiardo	Maglie	11	0.50	0.40	0.30	0.50	0.40	0.30	3.408	3.320
	Nardò Centrale	76	3.45	2.40	1.60	3.40	2.35	1.60	23.548	22.941
Presicce-Acquarica	Maglie	48	2.20	1.50	1.00	2.15	1.50	1.00	14.872	14.489
	Nardò Centrale	39	1.85	1.25	0.85	1.75	1.20	0.85	12.084	11.773

(1) Tassa minima per spedizione L. 0.75 pei trasporti soggetti a tassa di bollo.
» » » » » 0.70 » » esenti da » » » .

Segue *Allegato* **A)** *all'ordine di servizio N. 25-1917.*

STAZIONI	TRANSITI punti di allacciamento con la rete dello Stato	distanze dai transiti	TARIFFA MILITARE						BAGAGLI (1)	
			pei trasporti soggetti a tassa di bollo			pei trasporti esenti da tassa di bollo			base per tonnellata divisibile di 10 in 10 kg.	
		km.	1ª classe	2ª classe	3ª classe	1ª classe	2ª classe	3ª classe	pei trasporti soggetti a tassa di bollo	pei trasporti esenti da tassa di bollo
1	2	3	9	10	11	12	13	14	15	16
Salve-Ruggiano	Maglie	42	1.95	1.35	0.90	1.90	1.35	0.90	13.013	12.678
	Nardò Centrale	45	2.10	1.45	0.95	2.00	1.40	0.95	13.943	13.584
Sanarica	Maglie	7	0.40	0.25	0.20	0.35	0.25	0.20	2.169	2.113
	Nardò Centrale	80	3.65	2.50	1.70	3.50	2.45	1.65	24.787	24.149
Secli-Neviano-Aradeo	Maglie	78	3.60	2.45	1.65	3.45	2.40	1.60	24.168	23.545
	Nardò Centrale	8	0.40	0.30	0.25	0.40	0.30	0.25	2.479	2.415
Spongano	Maglie	15	0.70	0.50	0.35	0.70	0.50	0.35	4.648	4.528
	Nardò Centrale	71	3.20	2.25	1.50	3.15	2.20	1.45	21.999	21.432
Tiggiano	Maglie	30	1.40	0.95	0.65	1.35	0.95	0.65	9.295	9.056
	Nardò Centrale	56	2.60	1.75	1.20	2.50	1.70	1.15	17.351	16.904
Tricase	Maglie	27	1.25	0.90	0.60	1.20	0.85	0.60	8.366	8.150
	Nardò Centrale	60	2.75	1.90	1.25	2.65	1.85	1.25	18.590	18.112
Tuglie	Maglie	72	3.25	2.25	1.50	3.20	2.20	1.45	22.309	21.734
	Nardò Centrale	15	0.70	0.50	0.35	0.70	0.50	0.35	4.648	4.528
Ugento-Taurisano	Maglie	55	2.50	1.75	1.15	2.45	1.70	1.15	17.041	16.602
	Nardò Centrale	32	1.45	1.00	0.70	1.45	1.00	0.70	9.915	9.660

(1) Tassa minima per spedizione L. 0.75 pei trasporti soggetti a tassa di bollo.
» » » » » 0.70 » » esenti da » » »

Allegato **B**) *all'ordine di servizio N. 25-1917.*

Società anonima delle ferrovie Salentine

Linea LECCE-FRANCAVILLA FONTANA e diramazione NOVOLI-NARDÒ Centrale

Supplementi da riscuotersi per i biglietti di corsa semplice a percorso facoltativo e per la registrazione dei bagagli da e per le stazioni della linea Lecce-Francavilla Fontana e diramazione Novoli-Nardò Centrale.

STAZIONI	TRANSITI	Distanze dai transiti	Biglietti in base alle tariffe										Bagagli per ogni 10 kg.
			generale e differenziale *A*			differenziale *B* e *C*			militare soggetta e non soggetta a tassa di bollo			ridotta dal 50 al 75 %	
		Km.	1ª classe	2ª classe	3ª classe	1ª classe	2ª classe	3ª classe	1ª classe	2ª classe	3ª classe	3ª classe	(1)
Avetrana	Francavilla	23	0.70	0.50	0.35	0.50	0.35	0.25	0.25	0.15	0.10	0.20	0.04
	Lecce	40	1.20	0.85	0.55	0.90	0.60	0.40	0.40	0.25	0.20	0.35	0.05
	Nardò Centrale	54	1.65	1.15	0.75	1.20	0.80	0.55	0.50	0.35	0.25	0.45	0.09
Campi Salentina	Francavilla	48	1.45	1.05	0.65	1.05	0.75	0.50	0.45	0.30	0.20	0.40	0.08
	Lecce	15	0.45	0.35	0.25	0.35	0.25	0.15	0.15	0.10	0.10	0.15	0.03
	Nardò Centrale	29	0.90	0.65	0.40	0.65	0.45	0.30	0.30	0.20	0.15	0.25	0.05
Carmiano Magliano	Francavilla	55	1.65	1.20	0.75	1.20	0.85	0.55	0.50	0.35	0.25	0.45	0.09
	Lecce	15	0.45	0.35	0.25	0.35	0.25	0.15	0.15	0.10	0.10	0.15	0.03
	Nardò Centrale	22	0.70	0.50	0.30	0.50	0.35	0.25	0.20	0.15	0.10	0.20	0.04
Copertino	Francavilla	64	1.95	1.35	0.90	1.40	0.95	0.65	0.60	0.40	0.30	0.50	0.10
	Lecce	24	0.75	0.55	0.35	0.55	0.40	0.25	0.25	0.15	0.10	0.20	0.04
	Nardò Centrale	13	0.40	0.30	0.20	0.30	0.20	0.15	0.15	0.10	0.10	0.10	0.03

(1) Supplemento minimo centesimi cinque con arrotondamento di 5 in 5 centesimi per le quote superiori.

Segue *Allegato* **B**) *all'ordine di servizio N. 25-1917.*

STAZIONI	TRANSITI	Distanze dai transiti	Biglietti in base alle tariffe										Bagagli per ogni 10 kg.
			generale e differenziale *A*			differenziale *B* e *C*			militare soggetta e non soggetta a tassa di bollo			ridotta dal 50 al 75 %	
		Km.	1ª classe	2ª classe	3ª classe	1ª classe	2ª classe	3ª classe	1ª classe	2ª classe	3ª classe	3ª classe	(1)
Erchie Torre S. Susanna	Francavilla	24	0.75	0.55	0.85	0.55	0.40	0.25	0.25	0.15	0.10	0.20	0.04
	Lecce	38	1.15	0.80	0.55	0.85	0.60	0.40	0.35	0.25	0.20	0.30	0.05
	Nardò Centrale	53	1.60	1.15	0.75	1.15	0.80	0.55	0.50	0.35	0.25	0.45	0.09
Guagnano	Francavilla	42	1.30	0.90	0.60	0.95	0.65	0.45	0.40	0.30	0.20	0.35	0.08
	Lecce	21	0.65	0.45	0.30	0.50	0.35	0.25	0.20	0.15	0.10	0.20	0.04
	Nardò Centrale	35	1.05	0.75	0.50	0.80	0.55	0.35	0.35	0.25	0.15	0.30	0.05
Manduria	Francavilla	15	0.45	0.35	0.25	0.35	0.25	0.15	0.15	0.10	0.10	0.15	0.03
	Lecce	47	1.45	1.00	0.65	1.05	0.70	0.45	0.45	0.30	0.20	0.40	0.08
	Nardò Centrale	62	1.90	1.35	0.85	1.35	0.95	0.60	0.60	0.40	0.30	0.50	0.10
Monteroni di Lecce Leverano	Francavilla	59	1.80	1.25	0.80	1.30	0.90	0.60	0.55	0.40	0.25	0.45	0.09
	Lecce	19	0.60	0.40	0.30	0.45	0.30	0.20	0.20	0.15	0.10	0.15	0.03
	Nardò Centrale	18	0.55	0.40	0.25	0.40	0.30	0.20	0.20	0.15	0.10	0.15	0.03
Nardò Città	Francavilla	74	2.25	1.60	1.00	1.65	1.10	0.75	0.70	0.50	0.35	0.55	0.12
	Lecce	34	1.05	0.75	0.50	0.75	0.55	0.35	0.35	0.25	0.15	0.30	0.05
	Nardò Centrale	3	0.10	0.10	0.10	0.10	0.10	0.10	0.10	0.10	0.10	0.10	0.02
Novoli	Francavilla	51	1.55	1.10	0.70	1.15	0.80	0.50	0.50	0.35	0.25	0.40	0.09
	Lecce	11	0.35	0.25	0.15	0.25	0.20	0.15	0.10	0.10	0.10	0.10	0.03
	Nardò Centrale	26	0.80	0.55	0.40	0.60	0.40	0.25	0.25	0.20	0.15	0.25	0.05

(1) Supplemento minimo centesimi cinque con arrotondamento di 5 in 5 centesimi per le quote superiori.

Segue *Allegato* **B)** *all'ordine di servizio N. 25-1917.*

STAZIONI	TRANSITI	Distanze dai transiti	Biglietti in base alle tariffe										Bagagli per ogni 10 kg,
			generale e differenziale *A*			differenziale *B* e *C*			militare soggetta e non soggetta a tassa di bollo			ridotta dal 50 al 75 %	
		Km.	1ª classe	2ª classe	3ª classe	1ª classe	2ª classe	3ª classe	1ª classe	2ª classe	3ª classe	3ª classe	(1)
S. Pancrazio Salentino	Francavilla	32	1.00	0.70	0.45	0.70	0.50	0.35	0.30	0.20	0.15	0.25	0.05
	Lecce	30	0.90	0.65	0.45	0.65	0.45	0.30	0.30	0.20	0.15	0.25	0.05
	Nardò Centrale	45	1.35	0.95	0.65	1.00	0.70	0.45	0.45	0.30	0.20	0.35	0.08
Salice Veglie	Francavilla	44	1.35	0.95	0.60	1.00	0.70	0.45	0.40	0.30	0.20	0.35	0.08
	Lecce	19	0.60	0.40	0.30	0.45	0.30	0.20	0.20	0.15	0.10	0.15	0.04
	Nardò Centrale	33	1.00	0.70	0.45	0.75	0.50	0.35	0.30	0.25	0.15	0.30	0.05
Sava	Francavilla	11	0.35	0.25	0.15	0.25	0.20	0.15	0.10	0.10	0.10	0.10	0.03
	Lecce	52	1.60	1.10	0.75	1.15	0.80	0.50	0.50	0.35	0.25	0.40	0.09
	Nardò Centrale	67	2.05	1.45	0.95	1.45	1 00	0.65	0.65	0.45	0.30	0.50	0.11
Lecce	Francavilla	62	1.90	1.35	0.85	1.35	0.95	0.60	0.60	0.40	0.30	0.50	0.10
	Nardò Centrale	37	1.15	0.80	0.50	0.85	0.55	0.40	0.35	0.25	0.20	0.30	0.05
Nardò Centrale	Francavilla	77	2.35	1.65	1.05	1.70	1.15	0.75	0.70	0.50	0.35	0.60	0.12

(1) Supplemento minimo centesimi cinque con arrotondamento di 5 in 5 centesimi per le quote superiori.

Circolare N. 21. (C.).

Aumento del 10 % sui prezzi di trasporto.

Ad evitare ogni possibilità di dubbio, si fa presente che l'elevamento dal 5 al 10 % dell'aumento provvisorio dei prezzi di tariffa, di cui il punto 45 del bollettino commerciale N. 5 - 1916, vale anche per i seguenti diritti che non vengono esposti sui documenti di trasporto:

a) spese di scarico o di accompagnamento al luogo di ricovero del bestiame non ritirato a tempo;

b) deposito per richiesta di vagoni (da restituire integralmente nei casi previsti);

c) tassa di L. 1,00 per modificazione al contratto di trasporto;

d) diritti di deposito o di sosta per le merci ed il bestiame;

e) provvigione sugli assegni;

f) tassa per manovre speciali negli scali marittimi;

g) spese della notificazione della sosta di cui al comma *e*) delle condizioni comuni alle categorie 12, 13 e 14 dell'allegato 9 alle tariffe;

h) tasse per le operazioni di dazio consumo di cui l'allegato 11 alle tariffe.

L'elevamento anzidetto vale pure per le tasse previste dal regolamento per la circolazione dei carri privati e per i prezzi stabiliti con speciali contratti per determinati trasporti di merci.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 e 22.

Comunicazioni.

Esclusioni dalle gare. — Con decreto 27 dicembre 1916, n. 33 del Ministero della guerra, il sig. Belforti Gaspare di Giovanni, da Vernasca (Piacenza), negoziante di spezzoni di rotaie, è stato escluso dal fare offerte per tutti i contratti con le pubbliche Amministrazioni.

— Fino a nuovo avviso la Ditta Michele Colletta fu Gaetano, domiciliata a Cosenza, resta esclusa dal fare offerte per contrattazioni di conto della nostra Amministrazione.

Il Direttore generale
R. DE CORNE'.

SENTENZE

Infortuni sul lavoro - Invalidità parziale o totale - Criterio di determinazione - Lavoro generico e lavoro specifico.

Un infortunio che produce la inidoneità dell'operaio al lavoro specifico antecedentemente esercitato, ma non abolisce la capacità lavorativa in genere, costituisce invalidità permanente parziale, non totale, e va risarcita nella misura stabilita nella tariffa di cui nell'art. 95 del regolamento 13 *marzo* 1904, *n.* 141 (1).

CORTE APPELLO DI MODENA — Sent. 9-16 dicembre 1916 (*Est.* Guaraldi) - Ferrovie Stato contro Kerpan Giuseppe.

FATTO.

Kerpan Giuseppe, macchinista al servizio delle ferrovie dello Stato, il giorno 13 gennaio 1914, mentre trovavasi nell'esercizio delle sue funzioni, fu colpito all'occhio sinistro da una favilla di carbone, tra le stazioni ferroviarie di Soliera e quella di Carpi. Per tale fatto fu dichiarato inidoneo al suo servizio avendo la vi-

---

(1) V. Tribunale Chieti, nel Boll. 1911/IV, pag. 222 - Cassazione Napoli: id. 1914, pag. 7 - Corte appello Napoli: id. 1915, pag 297.

Come è noto, sulla interpretazione degli articoli 94 e 95 del regolamento 13 marzo 1904 per la esecuzione della legge sugli infortuni, si sono determinate due correnti: l'una, la più estesa, avente il più largo seguito nella dottrina e giurisprudenza, si è affermata sulla determinazione del grado di invalidità con riguardo all'attitudine ad un proficuo lavoro in genere; e l'altra che trovò assenziente la Corte regolatrice di Torino, ma alla quale ha resistito quel Tribunale, la Corte di Genova ed ora la Corte di Modena, si è invece affermata sulla valutazione della invalidità rispetto al lavoro specifico, cioè al mestiere esercitato dall'operaio. Però anche la teoria della Cassazione di Torino non è così assoluta, nel senso che nel valutare le conseguenze dell'infortunio, non si possa e non si debba tener conto della possibilità che l'operaio abbia di continuare ad utilizzare ancora una parte residua della sua attività. Infatti in una più recente sentenza del 20 giu-

sita medica collegiale assodato che il *visus* dell'occhio era ridotto ad 1/10 per leucona, postumo di cheratile sopraggiunta, e perciò in base all'art. 95 del regolamento per l'esecuzione della legge sugli infortuni del lavoro 13 marzo 1904, n. 141, gli fu liquidata la indennità di L. 3202.95 considerandosi ridotto il salario nella misura del 35 % oltre l'indennità di buona uscita di L. 598.12, e la pensione eccezionale di L. 1417 annue.

Il Kerpan sostenendo che a lui compete invece una indennità di infortunio eguale a sei volte il suo salario annuo limitato al massimo di L. 2000, e cioè lire dodicimila complessivamente dovendosi ritenere la sua invalidità permanente *totale* e non parziale — per cui esso è tuttora in credito verso le ferrovie dello Stato di L. 8797.05 cogl'interessi commerciali dall'ottavo giorno successivo alla guarigione chirurgica — con atto 7 gennaio 1916, uff. giud. Borghese di Bologna, convenne avanti questo Tribunale l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato chiedendo la condanna della stessa al pagamento di detto suo credito, interessi e spese.

Il Tribunale accolse le istanze attrici con sentenza 4-19 aprile p. p., da cui le ferrovie appellarono con atto Piazza, 6 maggio, onde la causa di seconde cure fu spedita e discussa avanti questa Corte all'udienza del 28 mese scorso sulle rispettive conclusioni a capo trascritte e con produzioni degli atti e documenti di primo grado e della copia dell'appellata sentenza.

---

gno 1916 (Macciò c. Sindacato assicurazione Liguria - « Giurisp. Torinese » 1916, pag. 1073) essa dichiarava: « Si dice che, scopo del legislatore nel disporre l'indennità parziale permanente essendo stato quello di supplire alla diminuita potenzialità produttrice dell'operaio e di riparare al danno economico che in conseguenza dell'infortunio l'operaio ebbe a soffrire, ed essendo questo più lieve per l'operaio il quale inabilitato al proprio mestiere possa ancora dedicarsi ad altra parte o mestiere meno gravoso, l'uguagliare questo caso a quello dell'operaio invalido a qualsiasi lavoro rappresenti una ingiustizia contraria allo scopo della legge. Il riferimento però della invalidità al mestiere specifico non porta ancora alla conseguenza affermata che si debbano eguagliare nelle conseguenze i due casi, quello della invalidità al mestiere con quello della invalidità a qualsiasi lavoro, perchè dovendo il magistrato vagliare il vero grado effettivo della invalidità permanente, non gli è interdetto di tener conto di ogni circostanza per determinare l'indennità nei limiti di legge ».

IN DIRITTO.

Attesochè sottopongono le ferrovie al riesame di questa Corte la *vexata quaestio,* agitatasi in primo grado, e in cui sta tutta la controversia della causa, se l'indennità dovuta all'operaio infortunato e nel caso al Kerpan, vada commisurata alla di lui incapacità al lavoro *specifico* cui accudiva al momento del sinistro, od invece alla di lui menomata idoneità a qualsiasi *lavoro in genere.* Su di che il Collegio avvisa di discostarsi dalla giurisprudenza della Cassazione territoriale, e che quindi la sentenza appellata, che ad essa s'ispirò, debba essere riformata in *toto.* Alla questione ha dato luogo l'interpretazione dell'art. 9 della legge sulla materia 31 gennaio 1904, che al n. 2 stabilisce: « Nel caso di inabi-« lità permanente parziale, l'indennità sarà uguale a sei volte la « parte di cui è stato e *può* essere ridotto il salario annuo, ecc. », e degli articoli 94 e 95 regol. relativo 13 marzo 1904, in cui per delegazione legislativa si fissano i criteri per determinare i casi di invalidità permanente e temporanea, e che stabiliscono:

« Art. 94. Doversi ritenere invalidità permanente assoluta la « conseguenza di un infortunio che tolga completamente, e per « tutta la vita, l'attitudine al lavoro; e invalidità permanente par-« ziale se diminuisce in parte, ma essenzialmente e per tutta la « vita l'attitudine al lavoro ».

Nell'art. 95 poi è fatta una elencazione e tariffazione delle lesioni che producano la perdita o la mancanza di funzionalità dei più notevoli organi, arti o membra del corpo umano, per ciascuna di esse determinando di quale percentuale va ridotto il salario agli effetti della liquidazione dell'indennità.

Ora in favore della tesi del lavoro generico sta anzitutto la parola della legge che non fa alcuna distinzione tra lavoro e lavoro e non contiene alcun riferimento alla capacità specifica del sinistrato, mentre il legislatore non poteva ignorare come la stessa lesione diversamente influisce sulle varie categorie di lavoro. Sta poi apertamente la genesi storica della legge, giacchè nell'elaborazione del regolamento del 1898 e di quello vigente del 1904, se fu fatto intendere che nel caso d'invalidità permanente parziale la capacità lavorativa residua deve riguardare un vero lavoro pro-

ficuo e non una parvenza di occupazione come quella di cerinaio o figurinaio, fu deliberatamente dichiarato che non si volle avere riguardo al lavoro specifico dell'operaio colpito da infortunio per ovviare al risultato che una stessa lesione, uno stesso infortunio desse luogo a diverse indennità e sperequazione a seconda del lavoro speciale praticato.

A ripudiare la teorica del lavoro specifico o della valutazione *individuale* dell'infortunio soccorre anche lo spirito della legge che fu quello, non di largire all'operaio un vero e proprio risarcimento del danno risentito, ma invece, introducendo per ragioni impellenti di equità sociale il sistema dell'obbligatorietà dell'assicurazione a carico dell'industriale contro il rischio professionale del datore d'opera, di garantire a costui un'indennità astratta, transattiva o, come fu definita, *forfaitaire*.

Si obbietta, contro la tesi che si propugna, che, avendo la legge ammesso, quale criterio determinatore dell'indennità, il salario percepito al momento dell'infortunio, è logico dedurne che si volle considerare la diminuita attitudine dell'operaio in rapporto al lavoro pel quale il salario era concesso. Invano, perchè scopo della legge essendo stato quello di riparare allo squilibrio economico derivato all'operaio dall'infortunio, era naturale ed imprescindibile che alla sua condizione economica *actu* dovesse aversi riguardo, ma manca di ingerenza logica il dedurre che anche l'*altro* termine od estremo della residua, o meno, capacità produttiva debba riferirsi al lavoro specifico e non piuttosto alla attitudine generica al lavoro. La quale illogicità è fatta manifesta dall'inciso n. 2 surriferito dell'art. 9 della legge che, accennando a riduzione *possibile* di salario, significa che tenuto presente il caso dell'operaio che, divenuto inabile al mestiere di prima, conserva tuttavia una potenzialità produttrice, speciosa, ma inconsistente, a questo proposito è l'argomento dell'appellata sentenza, a sostegno del riferimento al lavoro specifico, che si vuol trarre dall'art. 25 del regolamento infortuni, che prescrive la tenuta di un libro matricola con indicazione della categoria professionale dell'operaio, della sua *abituale* occupazione e del salario giornaliero, inquantochè con ciò solo si volle giustamente provvedere o stabilire la fonte insospetta da cui trarre il dato fisso o uno degli estremi per la determinazione del danno evitando alterazioni e

sotterfugi ed escludendo le occupazioni e le paghe *provvisorie straordinarie e temporanee,* senza che nulla sia possibile dedurne circa il modo di considerare e valutare l'altro termine della perdita o diminuzione della capacità lavorativa. Parimenti l'avverbio che leggesi nell'art. 95 prefato del regolamento ove è detto che deve calcolarsi la riduzione del salario in base a quanto *effettivamente fu diminuita l'attitudine dell'operaio al lavoro,* e sulla significazione del quale avverbio si soffermò la Cassazione territoriale nell'ultima sua sentenza del 20 giugno 1916, lessicamente e logicamente altro non suona che devesi badare alla *effettiva,* cioè vera e *reale,* diminuzione di idoneità al lavoro, e non *apparente* o *presunta,* con un criterio anzi ristrettivo e di vigore incompatibile perciò colla tesi del riferimento al solo lavoro specifico. Questo Collegio infine reputa di prescindere dalla disamina degli inconvenienti esemplificati in giurisprudenza derivanti sia dall'una che dall'altra delle interpretazioni perchè *adducere inconveniens non est solvere argumentum.*

Attesochè è pertanto da ritenersi il Kerpan rimasto affetto da invalidità permanente parziale e non assoluta per la perdita dell'occhio sinistro, ed essendo tale caso tariffato nell'art. 95 regol. ed avendo le ferrovie calcolata la riduzione del suo salario del 35 % come ivi è prescritto, infondata risulta la sua pretesa di ulteriore e maggiore indennità.

Attesochè, escluso il riferimento al lavoro specifico, è da respingersi la prova peritale relativa dedotta in subordine dell'appellato, come pure va disattesa la testimoniale proposta, in ipotesi, dall'Amministrazione appellante circa la residua capacità del Kerpan ad un lavoro proficuo, essendo di comune raziocinio ed esperienza che un individuo quarantenne sano e robusto, quantunque mancante del *visus* di un occhio, può ben darsi prontamente e con certezza ad un lavoro qualsiasi ed a quello di macchinista in genere, avendone le cognizioni tecniche necessarie.

Attesochè credesi di applicare nella specie il principio concernente professato che la grave disputazione della questione è giusto motivo di compensazione delle spese.

Per questi motivi la Corte rejetta ogni contraria istanza, eccezione o deduzione in riforma dell'appellata sentenza del Tribunale di Modena 4-19 aprile p. p. resa tra le parti. Assolve le ferrovie dello Stato, ecc.

Contratto di trasporto - Prescrizione dell'azione - Interruzione - Domanda di patrocinio gratuito.

La domanda diretta ad ottenere l'ammissione al gratuito patrocinio per esperire contro il vettore ferroviario un'azione derivante dal contratto di trasporto non costituisce un atto interruttivo della breve prescrizione di cui agli articoli 926 Cod. di comm. e 146 delle tariffe, non potendo gli atti del procedimento da tale domanda aperto essere considerati, nè per la finalità che esso si propone, nè per il modo del suo svolgimento, come un atto di costituzione in mora.

CASSAZIONE DI ROMA. — Sent. 20 dicembre 1916-12 gennaio 1917 (*Pres.* Persico; *Est.* Tempestini; *P. M.* D'Amelio — Concl. conf.) — Ferrovie dello Stato c. De Angelis Virginia.

FATTO.

L'otto novembre 1912 la modista *Virginia De Angelis* spediva, con bagaglio, quattro scatole cappelli da Lecce a Chieti. La detta spedizione giunse a Chieti con ritardo, quando la *De Angelis* era partita per Teramo, ove ritirò nel dodici novembre tutte le scatole, essendovi state rispedite dal capo stazione di Chieti, secondo le istruzioni della *De Angelis*.

Nello stesso giorno costei presentò reclamo per essere risarcita dei danni, causati dal ritardo, che si chiedevano nella somma di lire mille. Non fu accolto il reclamo, ritenendosi le ferrovie che si trattava di trasporto eseguito a tariffa speciale, per cui null'altro competeva alla reclamante, che il rimborso delle tasse di porto in lire otto e centesimi settanta, onde la *De Angelis*, con atto 19 luglio 1913, convenne in giudizio l'Amministrazione avanti il pretore di Teramo per il pagamento dello importo dei danni in lire 1500 o in altra più vera somma. Contestatasi la lite, l'Amministrazione eccepì la prescrizione dell'azione in base al disposto degli articoli 926 codice di commercio e 146 delle tariffe perchè, se il bagaglio in arrivo, alla stazione di Teramo fu con-

segnato alla *De Angelis* il dodici novembre 1912, e costei iniziò il giudizio con atto del diciannove luglio 1913, i sei mesi della prescrizione erano trascorsi e nel merito dedusse che essendo avvenuto il trasporto sotto il regime della tariffa speciale A. (bagagli) il ritardo verificatosi nella riconsegna non dava diritto che al rimborso delle tasse di porto in base al disposto dell'art. 7 delle disposizioni generali per la applicazione delle tariffe speciali. L'attrice impugnate siffatte deduzioni, assumendo che la prescrizione era stata interrotta dal tentativo di conciliazione che ebbe luogo innanzi al pretore di Teramo, il quindici febbraio 1913 in seguito alla domanda di ammissione al patrocinio gratuito, ed in merito, che non si trattava di spedizione a tariffa speciale, e chiedeva di essere ammessa a provare il danno subito per la ritardata resa con i seguenti capitoli testimoniali.

1) Che il ritardo alla consegna del bagaglio ha assoggettato la *De Angelis* a diverse spese e alla perdita inoltre di tutti i lucri della vendita dei cappelli, che non potè più eseguire in seguito, sia perchè la stagione era inoltrata, e sia perchè i paesi che la deducente doveva visitare erano stati già sfruttati da altri.

2) Che il danno complessivo ammonta a non meno di lire 1500.

Il pretore respinse l'eccezione di prescrizione, e nel merito, ritenendo dovuti i danni, ammise la *De Angelis* alla prova chiesta Appellò l'Amministrazione, e il Tribunale di Teramo con sentenza ventisei novembre-sette dicembre 1915 respinse il gravame.

Ricorre in cassazione l'Amministrazione delle ferrovie chiedendo l'annullamento della sentenza per 3 motivi.

1° Violazione degli articoli 926 Codice di Commercio, 146 delle tariffe ferroviarie, 2123, 2125 Codice civile, articolo 517, n. 2-3 procedura civile; 2° Violazione dell'articolo 43 delle tariffe generali ferroviarie, allegato D. Legge 27 aprile 1885, n. 3048. Ser. 3° in relazione all'articolo 517 n. 3 proc. civ.; 3° Violazione degli articoli 139 e 140 delle tariffe ferroviarie, 403 e 405 Cod. di comm. e art. 517, n. 3 procedura civile.

DIRITTO.

Osserva; che con il primo motivo si propone allo esame del Supremo collegio la questione molto controversa, se gli atti del procedimento per ammissione al gratuito patrocinio interrompono la prescrizione.

Questa causa d'interruzione non essendo indicata tra quelle enunciate dall'articolo 2125, l'indagine consiste nel vedere se gli atti di quel procedimento possono rientrare nella dizione generica « di atti di costituzione in mora », contenuta in detta disposizione. L'atto di mora deve avere per contenuto essenziale l'invito a pagare, diretto dalla persona del creditore a quella del debitore. Ora nessuno degli atti del procedimento pel gratuito patrocinio, dalla domanda alla deliberazione riveste tale carattere.

La domanda diretta non al giudice, ma ad una speciale commissione per ottenere, non una dichiarazione di diritto, ma un beneficio fiscale, non contiene l'intimazione all'adempimento dell'obbligazione, *non petit sed petere vult,* per dirla coi pratici, e non è notificata o comunque significata all'altra parte. Il contraddittorio delle parti non è provocato direttamente dal ricorrente, ma è promosso con un avviso di ufficio della commissione, allo scopo di tentare la conciliazione e di prendere in esame il buon diritto e le condizioni di povertà dell'istante (articolo quattro, legge sul patrocinio gratuito 19 luglio 1880).

Nè questo esperimento di conciliazione che ha luogo, non per volontà degli interessati, ma come condizione rituale dello speciale procedimento, potrebbe ad ogni modo considerarsi come il fatto interruttore, previsto dall'ultimo capoverso nell'articolo 2125, imperocchè ivi si contempla la conciliazione giudiziaria, di cui nel titolo preliminare del Codice di procedura civile, che può menare ad effetti giuridici decisivi per il diritto che si reclama (articoli 6 e 7 del Codice di procedura civile); e quindi la chiamata o la comparizione volontaria a quell'atto del Magistrato dimostrano una volontà positiva a far valere il diritto, mentre la conciliazione seguita avanti la commissione di patrocinio gratuito, la quale ne dà semplicemente atto, non spiega i suoi effetti

giuridici oltre la finalità dello speciale procedimento, al quale è preordinata, esaurendo il procedimento stesso.

Ed infine la deliberazione non è neppure comunicata alla parte, la quale non ha certezza della volontà del ricorrente di esercitare il diritto sino a quando non venga iniziato il giudizio.

Non essendo adunque gli atti del procedimento gratuito atti di procedura contenziosa, nè atti di costituzione in mora, non può ad essi riconoscersi efficacia interruttiva della prescrizione.

Che, accogliendosi il primo mezzo, non occorre procedere all'esame degli altri che restano assorbiti.

P. Q. M. — La Corte: Accoglie il primo motivo del ricorso, dichiarando assorbiti gli altri, cassa la sentenza del Tribunale di Teramo 26 novembre-7 dicembre 1915 e rinvia la causa per nuovo esame al Tribunale di Chieti, il quale pronunzierà anche sulle spese di questo grado.

ANNO X - N. 11

15 MARZO 1917

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

Parte prima. — Leggi e decreti:

Roma, marzo 1917 — Tip. Nazionale Bertero di G. Guadagnini e C.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 4 *febbraio* 1917, *n.* 277, *col quale viene disposto che l'indennità e gli assegni concessi agli impiegati in considerazione del disagio prodotto dall'attuale stato di guerra non sono dovuti al personale destinato a prestare servizio in Libia* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Vista la legge 22 maggio 1915, n. 671, sul conferimento dei poteri eccezionali per la guerra;

Visto il Regio decreto 5 giugno 1913, n. 798;

Visto il Nostro decreto 29 ottobre 1916, n. 1499, che, a decorrere dal 1° novembre successivo, assegna al personale di ruolo dell'Amministrazione civile dello Stato una indennità temporanea di L. 15 mensili, se provvisto di stipendio non superiore alle L. 1500 e di L. 12 mensili se provvisto di stipendio non superiore alle L. 3000, esclusi il personale delle ferrovie dello Stato, quello dell'Amministrazione postale e telegrafica provvisto di stipendio fino a L. 2700 annue, nonchè gli altri personali dipendenti dalle varie Amministrazioni per i quali sia stato altrimenti provveduto a miglioramenti economici per il disagio conseguente dallo stato di guerra;

Visti i Nostri decreti 5 e 22 ottobre 1916, n. 1530 e 1609, con i quali fu concesso il soprassoldo giornaliero di centesimi 40, rispettivamente alle guardie di città ed agli agenti di custodia delle carceri;

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 7 marzo 1917, n. 55.

Ritenuto che i funzionari ed agenti delle varie Amministrazioni dello Stato destinati a prestar servizio in Tripolitania e in Cirenaica godono di uno speciale trattamento economico;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del presidente del Consiglio dei ministri, di concerto col ministro delle colonie e con quello del tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico.

L'indennità temporanea concessa al personale di ruolo della Amministrazione civile dello Stato col Nostro decreto 29 ottobre 1916, n. 1499, il soprassoldo giornaliero accordato alle guardie di città ed agli agenti di custodia delle carceri coi Nostri decreti 5 e 22 ottobre 1916, numeri 1530 e 1609; le altre indennità analoghe ed assegni concessi con speciali provvedimenti dalle singole Amministrazioni, a favore del personale postale e telegrafico, di quello delle ferrovie dello Stato, e di ogni altra categoria di impiegati, in considerazione del disagio prodotto dall'attuale stato di guerra, non sono dovuti, a decorrere dall'epoca in cui furono istituiti, ai funzionari od agenti delle diverse Amministrazioni dello Stato che si trovano o saranno destinati a prestar servizio in Tripolitania od in Cirenaica, col trattamento previsto dal R. decreto 5 giugno 1913, n. 798.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 4 febbraio 1917.

TOMASO DI SAVOIA.

BOSELLI — COLOSIMO — CARCANO.

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 11 *febbraio* 1917, *n.* 310, *col quale viene autorizzata una* 15ª *prelevazione dal fondo di riserva per le spese impreviste dell'esercizio finanziario* 1916-17, *a favore del Ministero per i trasporti marittimi e ferroviari* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Visto l'art. 38 del testo unico della legge sull'amministrazione e sulla contabilità generale dello Stato, approvato con R. decreto 17 febbraio 1884, n. 2016;

Visto che sul fondo di riserva per le spese impreviste inscritto in L. 1,000,000 nello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio finanziario 1916-17, in conseguenza delle prelevazioni già autorizzate in L. 869,824.80, rimane disponibile la somma di L. 130,175.20;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato per il tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico.

Dal fondo di riserva per le spese impreviste inscritto al capitolo n. 144 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio finanziario 1916-17, è autorizzata una 15ª prelevazione nella somma di lire tremilacinquecento (L. 3500) da in-

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 7 marzo 1917, n. 55.

scriversi al capitolo n. 13 « Spese casuali » dello stato di previsione del Ministero pei trasporti marittimi e ferroviari, per l'esercizio finanziario medesimo.

Questo decreto sarà presentato al Parlamento per la sua convalidazione.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 11 febbraio 1917.

TOMASO DI SAVOIA.

BOSELLI — CARCANO.

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

DECRETO-LEGGE LUOGOTENENZIALE 15 *febbraio* 1917, *n.* 342, *col quale è autorizzata una maggiore spesa di L.* 2,321,000 *per il completamento della ferrovia Montebelluna-Susegana* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Visti i Reali decreti 1° novembre 1914, n. 1244, e 1° aprile 1915, n. 426, ed i Nostri decreti 12 settembre 1915, n. 1503, 17 febbraio

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 10 marzo 1917, n. 58.

1916, n. 225, 27 febbraio 1916, n. 308, 1° giugno 1916, n. 970 e 13 giugno 1916, n. 971, da convertirsi in legge, concernenti ferrovie da costruirsi a cura diretta dello Stato nell'Alto Veneto;

Ritenuta la necessità di autorizzare ulteriori fondi per l'ultimazione della ferrovia Montebelluna-Susegana, per renderla atta al completo servizio pubblico;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato per i lavori pubblici, di concerto col presidente del Consiglio dei ministri e col ministro del tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico.

In aggiunta alla somma di lire quindicimilioni seicentoquarantamila quattrocento (L. 15,640,400) di cui ai Regi decreti 1° novembre 1914, n. 1244, e 1° aprile 1915, n. 426, ed ai Nostri decreti 12 settembre 1915, n. 1503, 17 febbraio 1916, n. 225, 27 febbraio 1916, n. 308, 1° giugno 1916, n. 970, e 13 giugno 1916, n. 971, è autorizzata la ulteriore spesa di lire duemilioni trecentoventumila (lire 2,321,000) da erogarsi per lire un milione (L. 1,000,000) nel corrente esercizio finanziario e per lire un milione trecentoventumila (L. 1,321,000) nel venturo esercizio per far fronte alla spesa occorrente per la completa ultimazione della ferrovia Montebelluna-Susegana.

La detta somma di lire duemilioni trecentoventunmila (lire 2,321,900) verrà, con decreto del ministro del tesoro, aggiunta a quella stanziata al capitolo n. 267 dell'esercizio in corso del bilancio passivo del Ministero dei lavori pubblici, restando stabilito che alla provvista dei fondi necessari verrà provveduto con i mezzi stabiliti dall'art. 3 della legge 23 dicembre 1906, n. 638 e successivo.

Il presente decreto sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 15 febbraio 1917.

TOMASO DI SAVOIA.

BOSELLI — BONOMI — CARCANO.

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

DECRETO-LEGGE LUOGOTENENZIALE 18 *febbraio* 1917, *n.* 329, *col quale vengono apportate variazioni su taluni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero per i trasporti marittimi e ferroviari per l'esercizio finanziario* 1916-17 (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Vista la legge 24 dicembre 1916, n. 1738;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato per il tesoro, di concerto con quello per i trasporti marittimi e ferroviari;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Lo stanziamento del capitolo n. 53: « Spese per il funzionamento della Commissione centrale per il traffico marittimo, ecc. »,

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 8 marzo 1917, n. 56.

dello stato di previsione del Ministero per i trasporti marittimi e ferroviari per l'esercizio finanziario 1916-17 è aumentato di lire trentamila (L. 30,000) e di uguale somma è diminuito lo stanziamento del capitolo n. 36: « Compensi di navigazione alle navi da carico nazionali, ecc. », dello stato di previsione medesimo.

Questo decreto sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 18 febbraio 1917.

TOMASO DI SAVOIA.

Boselli — Carcano — Arlotta.

Visto, *Il guardasigilli*: Sacchi.

Decreto-legge Luogotenenziale 18 *febbraio* 1917, *n*. 330, *col quale l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato è autorizzata ad assumere, nell'esercizio finanziario* 1916-17, *impegni per l'importo di* 40 *milioni da stanziarsi nell'esercizio* 1918-19 (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;
Vista la legge 24 dicembre 1916, n. 1738;

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 8 marzo 1917, n. 56.

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato per il tesoro, di concerto con quello per i trasporti marittimi e ferroviari;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Per ulteriori spese straordinarie, l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato è autorizzata ad assumere, nell'esercizio finanziario 1916-17, impegni per l'importo di lire quaranta milioni (L. 40,000,000), da stanziarsi nell'esercizio 1918-19, entro il limite annuo di cui alla legge 24 dicembre 1908, n. 731.

Art. 2.

Il ministro del tesoro provvederà mediante accensione di debiti, nei modi e nelle forme che riterrà più opportuni, i fondi occorrenti per i pagamenti relativi agli impegni di cui al precedente articolo.

Questo decreto sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 18 febbraio 1917.

TOMASO DI SAVOIA.

BOSELLI — CARCANO — ARLOTTA.

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 25 *febbraio* 1917, *n.* 358, *col quale sono dichiarate opere di utilità pubblica l'ampliamento dello stabilimento ausiliario per la fabbricazione degli esplosivi da guerra della ditta dott. Rossi di Legnano, nel comune di Vergiate, e la costruzione di un binario di raccordo del detto stabilimento con la stazione ferroviaria di Legnano* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Vista la legge 25 giugno 1865, n. 2359, sulla espropriazione per causa di pubblica utilità;

Vista la legge 18 dicembre 1879, n. 5188, che approva alcune modificazioni a quella citata;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato per gli affari della guerra;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Sono dichiarate opere di pubblica utilità l'ampliamento da parte della ditta « Officine elettrochimiche dott. Rossi di Legnano » del suo stabilimento ausiliario per la fabbricazione di esplosivi da guerra e la confezione dei proiettili nel comune di Vergiate (provincia di Milano) e la costruzione da parte della Società stessa di un binario di raccordo del menzionato stabilimento con la stazione ferroviaria di Legnano (provincia di Milano).

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 9 marzo 1917, n. 57.

Art. 2.

Le opere suddette dovranno essere compiute nel termine rispettivamente di sei mesi e di tre mesi dalla data del presente decreto.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 25 febbraio 1917.

TOMASO DI SAVOIA.

MORRONE.

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 8 *marzo* 1917, *n.* 360, *concernente il divieto di stipulare contratti od assumere impegni per acquisto merci o prodotti esteri senza il previo consenso del tesoro* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata e dei poteri conferiti al Governo con la legge 22 maggio 1915, n. 671;

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 8 marzo 1917, n. 57.

Sentito il Consiglio dei ministri;
Sulla proposta del minisro del tesoro;
Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Le Amministrazioni dello Stato, compresa quella delle ferrovie, non possono stipulare, in via diretta o indiretta, contratti o assumere impegni che importino acquisto di merci o prodotti esteri, siano da pagare in valute estere o in lire italiane, senza il previo consenso del Ministero del tesoro che deve provvedere i mezzi di pagamento.

Alla prescrizione indicata nel comma precedente, sono soggetti anche i contratti di forniture per somme superiori a lire 100 mila, di prodotti manufatti nazionali nel valore dei quali entri, in proporzione non inferiore alla metà, il costo delle materie prime da importare dall'estero.

Art. 2.

I funzionari ordinatori di atti o contratti stipulati in contravvenzione al disposto dell'articolo precedente, verranno deferiti alla Corte dei conti per il relativo giudizio di responsabilità.

Il presente decreto entrerà in vigore dal giorno della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 8 marzo 1917.

TOMASO DI SAVOIA.

BOSELLI — CARCANO.

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

COMUNICATO

Da varie parti vengono chieste notizie sullo stato della pratica per la iscrizione a soci ordinari od oblatori rateali della Croce rossa italiana degli agenti che partecipano alla sottoscrizione pro-famiglie dei richiamati e Croce rossa. (V. Comunicato pubblicato nel Bollettino n. 36 del settembre 1916).

Al riguardo si premette che il lavoro di raccolta, riordino e copia, separatamente per località, degli elenchi di domande per soci della suddetta Associazione che continuamente pervengono a questa Direzione generale, richiede, nelle condizioni in cui attualmente si trovano gli uffici, un tempo notevole. Comunque si è già fatto un primo invio di elenchi al Comitato centrale della Croce rossa, il quale ha disposto perchè a cura dei Comitati regionali siano inscritti nell'albo dei soci ordinari temporanei gli agenti che ne hanno fatta domanda, e sia loro inviato *direttamente* il distintivo. Altro elenco è in corso di preparazione.

Coloro che ancora non hanno versata la somma di L. 15 alla Croce rossa (e cioè L. 45 complessivamente), ed hanno fatto domanda di essere nominati soci oblatori rateali, vengono inscritti presso il Comitato centrale in detta qualità; e saranno distribuiti fra i medesimi i distintivi speciali allorquando saranno forniti nella quantità necessaria dalla ditta cui sono stati commissionati dal ripetuto Comitato.

Ordine di servizio N. 26. (S. M.).

Assunzione temporanea dell'esercizio della ferrovia Rezzato-Vobarno.

In base al decreto Luogotenenziale 9 marzo 1917 a partire dal 15 marzo 1917 l'esercizio della ferrovia Rezzato-Vobarno, ora effettuato dall'Amministrazione provinciale di Brescia, viene provvisoriamente assunto dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato per conto del Ministero della guerra.

Nulla viene mutato in massima nelle condizioni, norme e modalità che attualmente regolano i trasporti ed i rapporti con la ferrovia suddetta.

In conseguenza:

a) l'esercizio della ferrovia Rezzato-Vobarno continua ad essere fatto in base ai regolamenti sulla circolazione treni e sui segnali e alle disposizioni attualmente in vigore sulla ferrovia stessa;

b) la tassazione, l'istradamento, la scritturazione, il carteggio, l'esecuzione, ecc. dei trasporti viaggiatori, bagagli, a grande velocità, a piccola velocità accelerata ed a piccola velocità ordinaria tanto fra le stazioni interne della linea Rezzato-Vobarno, quanto fra le stazioni stesse e quelle delle ferrovie dello Stato e di altre Amministrazioni in servizio cumulativo o di corrispondenza, continuano ad aver luogo sotto l'osservanza delle tariffe, condizioni e norme attualmente in vigore, comprese le disposizioni ed istruzioni relative alla tenuta — nella stazione di Rezzato — delle gestioni di transito e dei registri ed alla compilazione dei documenti concernenti il passaggio dalle ferrovie dello Stato alla Rezzato-Vobarno e viceversa, dei veicoli, copertoni ed attrezzi di carico;

c) i conti di debito e di credito dei trasporti di cui al precedente punto *b*), compresi i conti di nolo dei veicoli, copertoni ed attrezzi di carico, saranno tenuti in evidenza in relazione alle norme e disposizioni ora in vigore e segnalati ai competenti Uffici.

Personale. — Il personale in servizio sulla linea Rezzato-Vobarno passerà temporaneamente alla dipendenza dell'Amministrazione ferroviaria di Stato conservando l'attuale regolamento e l'attuale trattamento.

L'Amministrazione delle ferrovie dello Stato si sostituirà temporaneamente alla Amministrazione provinciale di Brescia anche per quanto riguarda la competenza e la facoltà a questa deferite dal detto regolamento.

Materiale mobile. — Il materiale rotabile della ferrovia Rezzato-Vobarno mantiene la sigla dell'Amministrazione proprietaria e deve continuare ad essere considerato e trattato a tutti gli effetti come facente parte del parco di essa Amministrazione.

Giurisdizione. — La ferrovia Rezzato-Vobarno viene compresa nel Compartimento di Milano, continuando a dipendere dal funzionario attualmente preposto alla dirigenza della detta linea, il quale col titolo di delegato per l'esercizio sarà alla dipendenza del capo del Compartimento.

Le Divisioni compartimentali dei vari Servizi corrisponderanno però direttamente col detto funzionario per gli affari correnti di loro competenza.

Carte di libera circolazione. — Le carte di libera circolazione (serie A e At) ed a libretto (Serie As) rilasciate nel 1916 e nel 1917 prima dell'assunzione dell'esercizio della ferrovia, valevoli per l'intera rete di Stato o comprendenti le linee del Compartimento di Milano, saranno, durante l'anno 1917, tenute valevoli anche per la linea Rezzato-Vobarno.

Consegna del materiale d'esercizio. — I materiali d'esercizio di proprietà della ferrovia Rezzato-Vobarno verranno assunti in semplice consegna dalle ferrovie dello Stato, in base ad appositi elenchi descrittivi, a sola quantità, compilati in duplo, previa constatazione di fatto in contraddittorio fra le parti interessate, e da queste firmati.

Un esemplare di tali elenchi sarà ritirato dalle ferrovie dello Stato ed allegato al relativo verbale di consegna.

Le spese per forniture e per sostituzioni e riparazioni del materiale d'esercizio eseguite durante il periodo in cui le ferrovie

dello Stato eserciteranno la linea Rezzato-Vobarno, come pure le entrate costituite dal valore di ricavo dei materiali d'inventario sostituiti, saranno rispettivamente addebitate od accreditate ai conti di nomenclatura indicati all'articolo successivo.

Contabilità delle entrate e delle spese. — Le entrate e le spese riguardanti l'esercizio della ferrovia Rezzato-Vobarno, saranno tenute in separata evidenza, per l'esatta liquidazione nei rapporti fra il Ministero della guerra e le ferrovie dello Stato, imputandole ai conti di nomenclatura seguenti:

Entrate. — I prodotti del traffico, gli introiti indiretti dell'esercizio, gli introiti per rimborso di spesa e le entrate eventuali di spettanza della linea, saranno accreditati al conti 101 - Ministero della guerra - Anticipazioni e rimborsi per linee in esercizio militare sottoconto *B*), ferrovia Rezzato-Vobarno, suddiviso in due partitari: 1) Prodotti del traffico ed introiti diversi (partitario 306-*bis*); 2) Rimborsi da parte del Ministero della guerra (partitario 306-*ter*).

Spese. — Tutte le spese sostenute dalle ferrovie dello Stato per l'esercizio della linea saranno addebitate al conto 130 - Ministero della guerra - Spese per le linee in esercizio militare, sottoconto *B*) ferrovia Rezzato-Vobarno (partitario 1012-*bis*).

Sui documenti relativi alle entrate e alle spese sarà riportata, a cura degli Uffici emittenti, con timbro ad umido o scritta a mano, la dizione ben visibile: *Esercizio militare della ferrovia Rezzato-Vobarno.*

Sul frontespizio dei mandati che eventualmente comprendessero spese od introiti diversi, spettanti in parte alla linea suddetta ed in parte alle ferrovie dello Stato, di seguito alla dizione di cui sopra, dovrà essere indicato l'importo da addebitarsi o da accreditarsi ai predetti conti di spesa e d'entrata.

Per le forniture di materiali ed oggetti diversi e per i versamenti interessanti i Magazzini del Servizio Approvvigionamenti, saranno da compilarsi, dai Magazzini stessi, separati riepiloghi mensili (mod. A 24) ed elenchi mensili (A 25) da contabilizzarsi coi consueti mandati d'ordine, emessi mensilmente dall'Ufficio 11° del prefato Servizio per regolare le entrate e le uscite di magazzino.

Il Servizio Ragioneria, d'accordo ove occorra, con i Servizi

interessati, provvederà ad impartire le particolari istruzioni per la contabilità delle entrate e delle spese, di mano in mano che si renderanno necessarie.

In conseguenza di quanto sopra, a pagina 78 del « Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza » (edizione 1° aprile 1915), di contro all'indicazione « Esercizio della linea Rezzato-Vobarno » deve essere esposto il richiamo ** riportando a pie' della pagina stessa la seguente nota:

** *L'esercizio della linea Rezzato-Vobarno è stato dal* 15 *marzo* 1917 *provvisoriamente assunto dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato per conto del Ministero della guerra.*

Nel « prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato » (edizione giugno 1914) a pag. 7, in fondo alle linee appartenenti al Compartimento di Milano, devesi aggiungere: *Rezzato-Vobarno* * riportando a pie' di pagina la seguente nota:

* *Linea appartenente alla ferrovia secondaria Rezzato-Vobarno-Vestone e provvisoriamente esercitata dall' Amministrazione delle ferrovie dello Stato per conto del Ministero della guerra.*

Nella « Prefazione generale (parte seconda) all'orario di servizio », a pag. 21, in corrispondenza della ferrovia Rezzato-Vobarno segnare un asterisco da riportarsi in calce alla pagina stessa colla dicitura:

L'esercizio della ferrovia Rezzato-Vobarno è stato assunto in via provvisoria dalle ferrovie dello Stato.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 e 22.

Circolare N. 22. (C.).

Trasporti di materiali per conto della Amministrazione dei telegrafi dello Stato.

Con richiamo all'articolo 41 delle norme per il servizio contabile delle gestioni merci, si rammenta che fra i materiali che le ferrovie dello Stato trasportano per conto della Amministrazione dei telegrafi alle condizioni specificate nell'articolo stesso non sono da comprendersi i materiali per la costruzione e manutenzione delle linee telefoniche e degli impianti radiotelegrafici.

Dovendo, pertanto, questi ultimi materiali essere spediti soltanto alle normali condizioni di tariffa stabilite per tutti i trasporti ordinari, si fa presente che, qualora dalla Amministrazione dei telegrafi, o dai suoi incaricati, fossero presentate richieste per trasporto in franchigia (Mod. 122 A), od a prezzo ridotto (Mod. 122 B) dei materiali medesimi le richieste stesse non dovranno accettarsi dalle stazioni. Ad evitare poi erronee accettazioni, si invitano le stazioni ad esigere che sulle richieste risulti sempre la specifica dichiarazione dell'uso al quale è destinato il materiale.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 e 22.

Circolare N. 23. (C).

Trasporti in conto corrente di derrate per l'estero.

La *Società per esportazione Marchesetti, Bernardinelli e C. - Verona* ha cambiato la ragione sociale in *Società per esportazione Marchesetti e C*[i]. (*Società in nome collettivo*), continuando ad aver

vigore la convenzione del conto corrente stipulata fra la nostra Amministrazione e la vecchia Società. Le stazioni dovranno quindi accettare i documenti di trosporto portanti la dicitura della nuova Società.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Istruzione N. 1. (R).

Pagamento mercedi agli avventizi temporanei.

Di massima, tutti gli avventizi temporanei che, compiuto il lavoro per cui furono assunti, cessano dal servizio durante il mese, o che, per consuetudini locali, devono ricevere la loro mercede in date diverse da quelle stabilite per le stesse località dall'apposito quadro-orario delle paghe normali, debbono essere pagati mediante ruolo speciale R. 94, a mezzo delle stazioni, le quali avranno cura di accertar prima l'identità dei percipienti.

Si fa solo eccezione per gli avventizi del Servizio Lavori nei rari casi di rilevante distanza della località di lavoro dalla stazione pagante, i quali saranno pagati dagli ispettori di Riparto mediante prelievo dell'importo con modulo R. 99 *d*) secondo le norme stabilite dalle istruzioni numero 4/1909 e 1/1910.

I ruoli R. 94, appena estinti, devono essere versati come carta valore, alla Cassa; le stazioni sono però autorizzate a trattenerli, al massimo per una quindicina di giorni, quando occorra attendere qualche percipiente ritardatario.

Trascorso tale termine, le stazioni verseranno i ruoli anche se parzialmente inestinti, dopo avervi indicato a tergo i pagamenti non effettuati e rettificato l'importo da pagarsi in armonia alle somme realmente pagate, delle quali si daranno credito. La differenza fra queste e l'importo originariamente inscritto dall'or-

dinatore del pagamento, che costituirà la parte non pagata, la inscriveranno nella parte « Credito » del ruolo sotto la voce: « Competenze insoddisfatte », lasciando così inalterato l'importo lordo del ruolo, nella parte « Debito ».

Col mandato mensile di regolarizzazione dei pagamenti le Ragionerie accrediteranno le anzidette differenze non pagate al conto fuori bilancio 52, in analogia a quanto praticasi per le competenze insoddisfatte del personale di ruolo, notificandole, a mezzo di apposito mod. R. 238, ai Servizi, alle Divisioni ed agli Uffici ordinatori della spesa, i quali dovranno perciò portare a debito del competente conto di spesa l'intero importo lordo dei ruoli emessi.

Alla ridisposizione di pagamento delle predette mercedi insoddisfatte dovranno provvedere le Sedi Centrali, le Divisioni o gli Uffici a debito del conto fuori bilancio 52, mediante ruolo R. 94 sul quale dovranno citarsi gli estremi del mandato di storno.

Qualora tali competenze fossero reclamate prima della comunicazione dello storno relativo, i Servizi, le Divisioni o gli Uffici, prima di provvedere al pagamento con ruolo R. 94, chiederanno conferma dell'avvenuto storno alla Ragioneria di circoscrizione, la quale provvederà alla prenotazione della data autorizzazione, al fine di prevenire possibili nuove ed indebite ridisposizioni di pagamento.

Per quanto concerne il pagamento degli operai degli Uffici Costruzioni, i quali, per la maggior parte, sono situati in località prive di stazione o di qualsiasi comunicazione ferroviaria, si conferma, in massima, l'attuale procedura, già stabilita dalla Circolare n. 2 del 28 febbraio 1914 del Servizio Costruzioni.

L'ingegnere dirigente l'Ufficio farà predisporre i ruoli modello R. 94 relativi alle competenze da pagarsi e qualche giorno prima della scadenza della prima quindicina del mese richiederà direttamente alla Ragioneria di circoscrizione di inviare sopraluogo uno o più pagatori muniti della somma approssimativa occorrente.

L'analoga richiesta relativa al pagamento delle competenze della 2ª quindicina dovrà essere fatta dall'ing. dirigente, possibilmente, fra il 26 di un mese ed il 2 del mese successivo, allo scopo di poter usufruire dell'opera del pagatore supplente.

I pagatori rimborseranno pure all'ing. dirigente gli importi da esso pagati col proprio fondo scorta ad operai dimissionari e ritireranno i corrispondenti ruoli mod. R. 94 debitamente vistati e quitanzati.

Si avverte però che d'ora innanzi anche i ruoli mod. R. 94 degli Uffici Costruzioni non dovranno più recare la radiazione degli agenti che non si trovano presenti all'atto delle paghe, ma i corrispondenti importi dovranno invece essere stornati alle competenze insoddisfatte, rettificando in corrispondenza l'importo da pagarsi, per modo che l'ammontare lordo del ruolo da portarsi a debito del conto di spesa di competenza rimanga immutato.

Il Direttore generale

R. DE CORNE'.

Ordine di servizio N. 1[V] (M.).

Attivazione dell'orario generale 20 marzo 1917.

Col giorno 20 marzo 1917 verrà attivato sull'intera rete un nuovo orario generale dei treni.

Con detto nuovo orario vengono regolarizzati, mediante opportuni spostamenti, i numerosi treni speciali sia viaggiatori che merci dovutisi attivare su diverse linee dopo il 1° aprile 1916, in dipendenza più che altro delle effettuatesi soppresioni di treni. Altri treni rimasti in vigore vengono spostati per ottenere una miglior distribuzione, ed in massima vengono allargate le percorrenze, per tener conto delle nuove esigenze e delle mutate condizioni, essendo i treni rimasti in vigore divenuti generalmente più pesanti, e dovendo essi disimpegnare un più gravoso servizio.

Qualche altra soppressione di treni vien pure compresa nel nuovo orario, quantunque in misura piuttosto limitata; in qualche caso alcuni treni viaggiatori vengono sostituiti da treni merci, facenti anche servizio totale o parziale di viaggiatori.

I fatti più salienti del nuovo orario sono i seguenti:

— l'estensione del sistema del parallelismo di tutti i treni, già in vigore fra Verona e Venezia e fra Monselice e Venezia, alle intere linee Milano-Venezia e Venezia-Bologna, ciò che importa un sensibile allungamento di percorrenza per i treni diretti e direttissimi delle linee stesse, eccezione fatta pel diretto 86 della linea Milano-Venezia e per i direttissimi 45 e 46 della Venezia-Bologna;

— la soppressione del diretto 94 Venezia-Milano, con prolungamento invece dell'accelerato 1434 da Verona fino a Milano, ove arriverà alle ore 3.35, in coincidenza cogli accelerati 1042 per Torino e 1371 per Genova, a sussidio dell'accelerato 1436;

— lo sdoppiamento della comunicazione continuativa Roma-Bologna a mezzo di treni accelerati, posticipando l'attuale 1586

dalle ore 11 alle ore 12.50 in partenza da Roma, e dalla 1.50 alle 4.48 in arrivo a Bologna, e stabilendo una nuova comunicazione a mezzo dell'accelerato 1716, in partenza da Roma alle 9.10, con arrivo a Bologna alle 0.18, treno che su gran parte del percorso ne sostituirà altri attualmente esistenti;

— il prolungamento da Roccasecca a Roma dell'attuale omnibus 3484 Napoli-Roccasecca (nuovo accelerato 1804), che costituirà così una nuova comunicazione mattutina con treno accelerato, coincidente a Roma col 1586 per Bologna, Milano ed il Veneto. In compenso viene soppresso l'accelerato serale 1808 Napoli-Roma;

— la limitazione del diretto 52 alla tratta Ancona-Bologna, venendo soppresso tra Foggia ed Ancona, dove viene sostituito dall'accelerato 1840, il quale partendo da Foggia alla stessa ora del 52, e cioè alle 6, prosegue fino a Bologna, arrivandovi alle ore 22, e stabilendo così una nuova comunicazione continuativa con treno accelerato da Foggia a Bologna, a sussidio del treno 54. Fra Ancona e Bologna il nuovo 1840 sostituisce gli attuali treni 1840 Ancona-Rimini e 1838 Rimini-Bologna;

— l'anticipazione di circa 3 ore del treno 801 Napoli-Potenza-Brindisi, mettendolo in coincidenza a Napoli col treno 111 da Roma, anzichè col 101, ed a Brindisi col diretto 57 per Lecce;

— lo spostamento dell'accelerato 1908 Brindisi-Potenza-Napoli, ritardandone dalle 11.55 alle 12.45 la partenza da Brindisi, ove vien posto in coincidenza col treno 1844 da Lecce anticipato, e dalle 0.25 alle 2.50 l'arrivo a Napoli, trovando ivi continuazione verso Roma ed oltre a mezzo del direttissimo 102, e del nuovo accelerato 1804;

— la fusione dei direttissimi 101 e 102 fra Paola e Villa San Giovanni coi treni accelerati 1933 e 1944, ciò che necessitandone la fermata in tutte le stazioni sulla tratta stessa, importerà una posticipazione di un'ora e 15 minuti nell'arrivo del 101 a Villa ed una posticipazione analoga nella marcia dei corrispondenti treni in Sicilia, nonchè l'anticipazione di un'ora e 45 minuti nella partenza del 102 da Villa, ed in misura analoga pei treni coincidenti in Sicilia.

Servizi di 3ª classe coi treni direttissimi e diretti.

Col nuovo orario faranno servizio di 3ª classe i treni direttissimi seguenti:

2 Roma-Torino;
3 Torino-Roma;
21 Milano-Bologna;
22 Piacenza-Milano;
26 Roma-Milano;
36 Bologna-Milano;
45 Udine-Venezia;
82 Milano-Torino;
83 Torino-Milano;
86 Milano-Torino;
92 Venezia-Milano;
101 Paola-Villa S. Giovanni e Catania-Siracusa;
102 Siracusa-Messina e Villa S. Giovanni-Paola;
111 Roma-Napoli.

Tutti i treni classificati diretti per tutto o parte del loro percorso faranno servizio di 3ª classe.

Disposizioni riguardanti il passaggio dal cessante al nuovo orario.

Per il passaggio dall'attuale al nuovo orario 20 marzo si osserveranno le seguenti norme:

Nel giorno 19 marzo non si dovranno effettuare quei treni facoltativi che per orario o per prevedibile ritardo non possono giungere a destinazione a terminare la corsa in una stazione capolinea prima della mezzanotte.

L'effettuazione di ogni treno straordinario nella notte dal 19 al 20 marzo sarà subordinata alle disposizioni che le Divisioni Movimento riterranno opportuno di impartire per regolare la circolazione dei treni.

Sarà cura delle Divisioni stesse impartire tutte le disposizioni riguardo al passaggio dal cessante al nuovo orario pei treni merci

senza viaggiatori, nonchè per quei treni viaggiatori non indicati, il cui orario per rispetto al servizio viaggiatori non cambia, oppure non subisce che lievissime variazioni. Dovranno poi diramare le occorrenti disposizioni di dettaglio per attuare quelle di cui in appresso, e che riguardano i treni viaggianti per orario alla mezzanotte dal 19 al 20 marzo.

Linea Torino-Genova.

Il treno direttissimo 2 viaggerà regolato dal vecchio orario fino a destinazione.

Linea Milano-Venezia.

Il treno diretto 87 del vecchio orario avrà ancora luogo nella notte dal 19 al 20 marzo fino a Venezia.

Il treno 91 assumerà il nuovo orario in partenza da Brescia.

Il treno 93 assumerà il nuovo orario in partenza da Milano.

L'accelerato 1434 prolungherà la sua corsa da Verona a Milano fin dalla notte dal 19 al 20 marzo, viaggiando fra Verona P. V. e Desenzano come speciale.

L'accelerato 1436 assumerà il nuovo orario in partenza da Lonigo.

Linea Grigno-Venezia.

Il treno 2646 Bassano-Grigno, del nuovo orario, non avrà luogo nella notte dal 19 al 20.

Linea Udine-Venezia.

L'accelerato 1524 del cessante orario la sera del 19 marzo limiterà la sua corsa a Treviso; in sua vece verrà effettuato da Venezia ad Udine l'accelerato 1526 del nuovo orario, attendendo però a Mestre l'arrivo del diretto 87 da Milano.

Linea Venezia-Bologna.

Il direttissimo 45 viaggerà regolato dal cessante orario fino a destinazione.

Linea Genova-Pisa

Il diretto 7 assumerà il nuovo orario in partenza da Spezia.

Il direttissimo 9 assumerà il nuovo orario in partenza da Nervi.

Il treno accelerato 1014 (nuovo 1012) assumerà il nuovo orario ed il nuovo numero in partenza da Chiavari.

Il diretto 14 assumerà il nuovo orario in partenza da Levanto.

Linea Pisa-Roma.

Il direttissimo 6 assumerà il nuovo orario in partenza da Grosseto.

Linea Bologna-Firenze.

L'accelerato 1586 del cessante orario limiterà la sua corsa a Pistoia. Sarà poi effettuato in partenza da Firenze S. M. N. per Bologna e Milano l'accelerato 1586 del nuovo orario.

Il 1716 fra Firenze e Bologna si effettuerà per la prima volta nella notte dal 20 al 21 marzo.

Il direttissimo 26 assumerà il nuovo orario in partenza da Pistoia.

Linea Bologna-Foggia.

Il diretto 54 assumerà il nuovo orario in partenza da Forlimpopoli-Bertinoro.

Il diretto 58 assumerà il nuovo orario in partenza da Vasto.

Linea Foggia-Napoli.

Il direttissimo TC assumerà il nuovo orario in partenza da Foggia.

L'accelerato 3538 assumerà il nuovo orario in partenza da Amorosi.

Linea Roma-Napoli.

Il direttissimo 101 assumerà il nuovo orario in partenza da Caserta.

Il direttissimo RP viaggerà anche nella notte dal 19 al 20 marzo come speciale fino a Caserta.

L'accelerato 1810 assumerà il nuovo orario in partenza da Cancello.

Linea Napoli-Potenza-Brindisi.

L'accelerato 1909 viaggerà regolato dal vecchio orario fino a destinazione.

Il treno 801 assumerà il nuovo orario fin dalla sera del 19 marzo in partenza da Napoli.

L'accelerato 1908 assumerà il nuovo orario in partenza da Salerno.

Linea Battipaglia-Reggio.

Il treno 109 assumerà il nuovo orario in partenza da Sapri.

Il direttissimo 102 assumerà il nuovo orario in partenza da Castelnuovo Vallo.

Il treno 104 assumerà il nuovo orario in partenza da Paola.

Le tradotte rifornimento per l'Esercito, le condotte merci per il Veneto in viaggio alla mezzanotte dal 19 al 20 corr., verranno fatte proseguire fino a destinazione a cura delle Divisioni Movimento interessate, le tradotte licenze ugualmente in viaggio saranno inoltrate secondo itinerari che verranno diramati con modello M-76 dall'Ufficio ferroviario presso la Delegazione Trasporti di Roma.

Biglietti gratuiti serie di *B* di 2ª e 3ª classe e permessi gratuiti di 2ª categoria per compartimenti riservati.

Con l'attivazione del nuovo orario i biglietti gratuiti serie B di 2ª classe sono validi, alle stesse condizioni di percorrenza di

quelli per viaggiatori ordinari, per tutti i treni direttissimi, ad eccezione dei seguenti:

6 fra Roma e Torino;
35 fra Milano e Roma;
36 fra Roma e Milano.

Di uguali concessioni possono usufruire i possessori di biglietti gratuiti serie B di 3ª classe, quando detti biglietti siano resi validi per la 2ª, tanto gratuitamente quanto verso pagamento della intera differenza di prezzo.

I portatori di biglietti gratuiti serie B di 3ª classe possono usufruire dei seguenti treni direttissimi:

2 Roma-Torino, purchè diretti oltre Pisa;
26 da Bologna.

I permessi permanenti di 2ª categoria per l'uso di compartimenti riservati avranno, rispetto all'ammissione sui treni direttissimi, la stessa validità dei biglietti gratuiti serie B di 2ª classe.

Si richiama l'attenzione degli Uffici interessati e delle stazioni sulle modificazioni contenute nel foglio murale X, riflettenti le condizioni generali di ammissione dei viaggiatori nei treni, e rese conformi alle recenti disposizioni straordinarie.

Treni merci.

I treni raccoglitori a G. V. 6505 e 6506 — già soppressi sulla tratta Foggia-Napoli — vengono soppressi anche sul percorso Bologna-Foggia.

Sulla linea Roma-Napoli vengono soppressi i treni raccoglitori a G. V. 6583 e 6584.

Per rendere più regolare la marcia dei treni raccoglitori a G. V. 6593 e 6592 (Roma-Reggio Calabria) è stata anticipata la partenza dei treni stessi rispettivamente da Portonaccio e da Reggio Calabria Centrale.

I treni 6593 e 6592 vennero istradati per la via Cancello-Ottaiano-Torre Annunziata C.

Treni derrate.

La condotta BB/NN/DD/8530 Rimini-Bologna-Piacenza-Milano-Chiasso (proseguimento del PP da Rimini) viene compresa fra i treni ordinari con la unica sigla BB sull'intero percorso suindicato.

Il treno straordinario BB Bologna-Verona non è più compreso in orario.

Il treno GG viene prolungato da Milano fino a Chiasso, con partenza da Milano dopo l'arrivo del sussidiario eventuale ZZ.

L'orario dei detti treni PP, BB, GG e ZZ subisce le varianti rese necessariamente dal movimento degli altri treni e quelle intese a migliorare le condizioni di marcia. Altrettanto dicasi dei treni derrate che vi sono collegati.

Le condotte previste per la campagna agrumaria dalla via Jonica, col 20 marzo avranno origine da Villa S. Giovanni, anzichè da Reggio Calabria Centrale, con sigle uniche per l'intero loro percorso fino a Foggia e con orario modificato per renderne migliori le condizioni di marcia. Le dette condotte saranno cinque, e cioè: DD (attuale TT) ed YY per la via Metaponto-Taranto-Gioia del Colle-Bari; ed XX, RR ed LL per la via Metaponto-Taranto-Brindisi-Bari.

Distribuito agli agenti delle classi 3, 4, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 13, 14, 16, 32, 35, 36, 37, 42, 45, 55, 56, 57 e 58.

Il Direttore generale
R. DE CORNE'

ANNO X - N. 12

22 MARZO 1917

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

Parte prima. — Leggi e decreti:

Parte seconda. — Ordini generali, Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:

Parte terza. — Ordini di servizio e Circolari *di durata determinata*:

In appendice:

(*Per memoria*)

Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria:

Roma, marzo 1917 — Tip. Nazionale Bertero di G. Guadagnini e C.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 1° *marzo* 1917, *n.* 369, *col quale vengono inscritti nel quadro del R. naviglio alcuni piroscafi requisiti* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Visto il titolo IV, parte 1ª, del Codice per la marina mercantile;

Vista la VII Convenzione internazionale firmata all'Aja il 18 ottobre 1907;

Sulla proposta del ministro della marina;

Abbiamo decretato e decretiamo:

I piroscafi requisiti qui appresso elencati sono trasformati in navi da guerra e considerati come appartenenti al naviglio da guerra dello Stato, colla data a fianco di ciascuno indicata, nei termini e cogli effetti previsti dal Codice per la marina mercantile (parte 1ª, titolo IV) e della VII Convenzione internazionale firmata all'Aja il 18 ottobre 1907:

Porto Torres, della Società marittima italiana, 30 gennaio 1917.

Porto di Suez, della Società marittima italiana, 9 febbraio 1917.

Umberto I, della ditta Orlando, 3 febbraio 1917.

Caprera, delle ferrovie dello Stato, 6 febbraio 1917.

Tocra, della Società Sicilia, 10 febbraio 1917.

Il presente decreto ha effetto dalla sua data.

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 13 marzo 1917, n. 60.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 1° marzo 1917.

TOMASO DI SAVOIA.

CORSI.

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 4 *marzo* 1917, *n.* 420, *col quale viene disposto che dalla mezzanotte sul* 1° *aprile del corr. anno l'ora normale venga anticipata di* 60 *minuti primi a tutti gli effetti* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;
Vista la legge 22 maggio 1915, n. 671;
Visto il R. decreto 10 agosto 1893, n. 490, riguardante l'adozione per l'Italia dell'ora del 2° fuso (ora dell'Europa centrale);
Udito il Consiglio dei ministri;
Sulla proposta del presidente del Consiglio dei ministri;
Abbiamo decretato e decretiamo;

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 19 marzo 1917, n. 65.

Art. 1.

Dalla mezzanotte sul 1° aprile 1917 (31 marzo-1° aprile) l'ora normale verrà anticipata di 60 minuti primi a tutti gli effetti.

Art. 2.

Tutte le autorità e tutti i capi di aziende pubbliche e private provvederanno perchè, nell'istante indicato dal precedente articolo, gli orologi siano portati a segnare l'una antimeridiana.

Art. 3.

Il presente decreto avrà effetto fino e compreso il giorno 30 settembre 1917, che avrà una venticinquesima ora, così che l'indice delle ore degli orologi dovrà percorrere per una seconda volta l'arco fra le ore 23 e 24 e la seconda percorrenza sarà denominata 23-*bis*, 24-*bis*.

Art. 4.

Negli atti dello stato civile, in quelli notarili ed in generale in tutti quelli per i quali è richiesta l'indicazione dell'ora in cui è avvenuto un fatto, qualora questo si sia verificato nella seconda percorrenza dalle 23 alle 24 ore del 30 settembre 1917, si dovrà far risultare, negli atti stessi, che il fatto ha avuto luogo in tale seconda percorrenza, corrispondente alla venticinquesima ora di detto giorno.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 4 marzo 1917.

TOMASO DI SAVOIA.

BOSELLI.

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

Appendice N. 6 all'Ordine generale N. 28-1912.

Soppressione della Sezione Lavori provvisoria di Palermo e modificazioni alle circoscrizioni delle Sezioni Lavori di Palermo, Messina e Catania.

(Vedi Bollettini N-i 44-1912; 21-28-36 e 42-1913; 39-1915).

A datare dal 1° aprile 1917 viene soppressa la Sezione Lavori provvisoria di Palermo, istituita con ordine generale n. 6-1910, e vengono modificate le circoscrizioni delle Sezioni Lavori di Palermo, Messina e Catania nel modo seguente:

Divisioni	Sezioni	Linee e tronchi di linea compresi in ciascuna Sezione	*Annotazioni*
Palermo	Palermo	Bivio Trapani – Palermo Lolli – Marsala–Trapani (i); Palermo C. (i) – Termini Imerese – Roccapalumba - Aragona Caldare (e); Bivio Fiume Torto – S. Agata di Militello (i); Diramazione al Porto di Palermo.	(i) incluso (e) escluso
	Messina	Messina (i) – S. Agata di Militello (e); Messina (e) - Giardini Taormina (e); Diramazione al Porto di Messina ed invasatura dei Ferry-boats di Reggio Calabria e di Villa S. Giovanni.	
	Catania	Catania (i) – S. Caterina Xirbi (e); Diramazione al Porto di Catania; Bicocca (e) – Valsavoia – Caltagirone (i); Catania (e) - Giardini Taormina (i).	

(Approvato dal Consiglio d'amministrazione nella seduta del 7 marzo 1917).

Circolare N. 24. (C.).

Trasporti di derrate alimentari a piccola velocità accelerata per l'estero.

Ad evitare il ripetersi di contestazioni con le parti sull'applicazione delle tariffe pei trasporti di derrate alimentari in destinazione dell'estero, si rammenta che, quando i mittenti intendano effettuare i trasporti stessi sotto il regime delle tariffe speciali n. 55 e 56 dei servizi internazionali (parte II B, fascicolo 2° edizione 1° marzo 1917), deve figurare sulle relative lettere di vettura la domanda di tali tariffe, formulata nel modo indicato al punto 4 delle relative condizioni e precisamente: « Si domanda l'applicazione della tariffa speciale n. 55 (oppure 56) a piccola velocità accelerata per il percorso italiano ».

Su quanto sopra si richiama l'attenzione delle stazioni.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 e 22.

Circolare N. 25. (V. T. M.).

Provvisoria soppressione degli accoppiamenti pel freno moderabile ad alcuni carri.

Sono state date disposizioni perchè tutti i carri F. S. muniti di sola condotta pel freno continuo ad aria compressa moderabile, eccettuati quelli indicati nel capoverso seguente, vengano provvisoriamente mantenuti in circolazione anche se sprovvisti degli accoppiamenti pel freno moderabile. Pertanto ai carri che saranno in tali condizioni verranno barrate le parole « e moderabile » delle iscrizioni relative all'esistenza di apparecchi pei freni con-

tinui che vi sono sul telaio e sulla cassa e non si dovrà ad esse applicare alcuna etichetta per fare risultare la mancanza degli accoppiamenti pel freno moderabile e la non utilizzabilità del freno stesso.

Dovrà invece esser regolarmente mantenuto l'accoppiamento del freno moderabile a tutti i carri i quali siano muniti dell'*apparecchio completo del freno continuo;* così pure dovrà essere mantenuto detto accoppiamento del freno moderabile alle carrozze ed ai bagagliai di qualsiasi tipo ed ai carri serie Ge, Gb ed He, *tanto se muniti di apparecchi completi dei freni ad aria compressa, quanto se muniti delle sole condotte.* In tali veicoli la mancanza od inservibilità di detti accoppiamenti dovrà essere segnalata mediante le prescritte etichette.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5, 7, 12, 40, 41, 43, 44 *e* 45 *ed ai controllori del materiale mobile.*

Circolare N. 26. (C.).

Viaggi degli assimilati.

Agli « assimilati » recantisi in licenza speciale per gravi circostanze di famiglia è esteso il trattamento stato ammesso per i militari nei casi medesimi, vale a dire il viaggio potrà avere luogo senza pagamento di tasse.

A tale uopo essi saranno muniti dalle Autorità militari da cui rispettivamente dipendono, dei consueti mod. B rosa, su presentazione dei quali le stazioni dovranno, colle modalità consuete, rilasciare loro il biglietto di viaggio mod. C[i]-201 senza riscossione di prezzo.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8 *e* 22.

Circolare N. 27. (C.).

Viaggi degli aspiranti ufficiali.

Gli aspiranti ufficiali nei loro viaggi tanto per servizio, come per conto particolare, possono prendere posto nella seconda e terza classe di qualsiasi treno, compresi i direttissimi.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 7, 8, 9, 16 e 22.

Il Direttore generale
R. DE CORNÈ.

ALBO D'ONORE DEI MORTI PER LA PATRIA

MORTI SUL CAMPO DI BATTAGLIA.

- **Roversi** Giovanni - manovale avventizio - Divisione Movimento di Bologna - soldato di fanteria - morto il 1° giugno 1916.

- **Ricci** Lelio - manovale avventizio - Divisione Movimento Firenze - soldato dei bersaglieri - morto il 14 settembre 1916.

(111405) - **Piscetta** Antonio - portiere - 1° Riparto Movimento Milano - caporalmaggiore di fanteria - morto il 12 ottobre 1916.

- **Lolli** Orlando - cantoniere avventizio - Sezione Lavori Pisa-Nord - soldato di fanteria - morto il 23 novembre 1915.

(130495) - **Colazingari** Augusto - portiere - Servizio Movimento - soldato di fanteria - morto il 9 dicembre 1916.

- **Ghisalberti** Fermo - aiut. applicato avventizio - Ufficio capo Compartimento Milano - sottotenente di fanteria - morto il 31 gennaio 1917.

(102361) - **Giudici** Gino - applicato Divisione Movimento Firenze - sottotenente di fanteria - morto il 10 febbraio 1917.

(162908) - **Maestripieri** Alberto - aiut. applicato - Servizio Trazione - sottotenente di fanteria - morto il 18 febbraio 1917.

MORTI IN SEGUITO A FERITE RIPORTATE IN GUERRA.

(103503) - **Bartolucci** Romolo - applicato Divisione Trazione Roma - soldato di fanteria - morto il 27 agosto 1916.

(170846) - **Risi** Stefano - operaio 3ª classe - Divisione Lavori Napoli - soldato di fanteria - morto il 14 ottobre 1916.

(145183) - **Michelazzi** Odolando - manovale Squadra rialzo Pisa - soldato di fanteria - morto il 26 novembre 1916.

(121401) - **Baseggio** Emilio - applicato Servizio Approvvigionamenti - tenente di fanteria - morto il 23 gennaio 1917.

MORTI IN SEGUITO A MALATTIE CONTRATTE AL CAMPO:

(110690) - **Morelli** Oreste - applicato Agenzia marittima Livorno - soldato di fanteria - morto il 2 febbraio 1917.

MORTI IN SERVIZIO MILITARE VITTIME DEL DOVERE:

(162142) - **Mastronuzzi** Valdemiro - manovale stazione Sapri - caporalmaggiore di fanteria - morto il 6 luglio 1916.

Ordine di servizio N. 2^V^. (M. T. V. C.).

Tradotte per le licenze alle truppe mobilitate.

A partire dal 20 marzo p. v., saranno gradualmente inviati in licenza quegli ufficiali ed uomini di truppa dei Corpi mobilitati, che rispondono a determinate condizioni.

I viaggi si effettueranno a mezzo di quattro coppie di tradotte, secondo gli ordini di movimento (mod. M-76) diramati dalla Direzione trasporti del R. Esercito.

Dette tradotte sono contraddistinte negli ordini di movimento con le sigle *R, A, V* e *G* seguite dal numero *1* o *2*.

Il trasporto dei militari dalle stazioni estreme della zona di guerra a quelle d'origine ovvero di transito delle tradotte ed il proseguimento sulle linee di diramazione, avviene a mezzo dei treni ordinari.

1. Composizione delle tradotte. — Le tradotte sono costituite da treni serviti dal freno continuo e così composte:

a) bagagliaio a due assi;
b) 10 carrozze di terza classe o carri arredati;
c) 2 carrozze miste;
d) 10 carrozze di terza classe o carri arredati.

Il materiale deve essere tutto munito di apparecchi pel freno continuo.

Per la frenatura dei treni costituenti le tradotte devono essere osservate le norme stabilite pei treni viaggiatori. Perciò nella formazione delle singole tradotte si dovrà in modo speciale curare che almeno i 3/4 del numero totale dei veicoli che le compongono siano muniti di freno continuo completo, che i veicoli muniti di sola condotta per freno continuo, compatibilmente con l'ordine di formazione sopra stabilito, siano intercalati da quelli con freno completo, e che in ciascun treno vi sia la quantità di freni a vite necessaria per poter percorrere le linee aventi più elevato grado di frenatura.

L'impianto e i turni del materiale delle tradotte saranno regolati dalla Delegazione Materiale mobile di Milano.

2. Carri arredati. — I carri *F* arredati da usarsi per le tradotte hanno le targhe porta-etichette dipinte in bianco e coll'iscrizione in nero della tradotta che effettuano; sono provvisti di condotta o di apparecchio completo pel freno continuo.

Nell'interno sono arredati con panche di tipo rigido; a due angoli opposti sono applicati due fanali fissi nei quali debbono collocarsi i lumotti ad olio per l'illuminazione.

3. Cartelli indicatori per le tradotte. — Le tradotte portano sei cartelli indicatori di lamiera (cm. 44 per 27) applicati, da ambo i lati, in testa, al centro e in coda al treno.

Detti cartelli hanno il fondo del colore corrispondente alla sigla della tradotta (rosso, azzurro, verde e giallo) e portano l'indicazione delle stazioni estreme e della via seguita dalla tradotta.

4. Divieto di alterare la composizione delle tradotte. — Le tradotte devono proseguire fino a destino senza modificazioni di composizione, ad eccezione del passaggio del bagagliaio dall'una all'altra estremità del treno nelle stazioni di regresso.

5. Circolazione delle tradotte. — I treni costituenti le tradotte debbono essere considerati a tutti gli effetti di movimento quali treni viaggiatori accelerati di lungo percorso.

Tutto il personale interessato deve curarne la regolarità di marcia. Le Divisioni Movimento e Trazione provvederanno che siano anche saltuariamente scortati, specialmente quelli che percorrono valichi appenninici.

6. Ricambio veicoli avariati. — In caso di guasti che rendano inevitabile di togliere dalla circolazione un veicolo, la stazione ove ha luogo il distacco metterà una carrozza o un carro arredato, muniti di condotta o di apparecchio completo pel freno continuo in sostituzione del veicolo avariato e, qualora non sia in grado di farlo, ne avvertirà telegraficamente la più vicina stazione che disponga di carrozze di riserva.

Se trattasi di carri arredati, la stazione ove si affettua il distacco provvederà a far togliere i fanali fissi ed i lumotti, che debbono essere inviati alla stazione terminale della tradotta; questa disporrà perchè siano opportunamente dipinte le targhe porta-etichette ed applicati i fanali fissi al carro che ne è sprovvisto.

Ai carri tolti dalle tradotte dovranno essere riverniciate in nero le traghe porta-etichette.

7. Utilizzazione delle tradotte. — I posti disponibili nelle tradotte verranno dai Comandi militari di stazione utilizzati, a sollievo dei treni viaggiatori ordinari, pel trasporto dei militari viaggianti isolatamente per altri motivi e che, in tutto o parte del loro viaggio, debbono seguire gli itinerari percorsi dalle tradotte stesse.

Il giudizio sulla disponibilità dei posti è però lasciato ai Comandanti delle tradotte, coi quali i Comandi militari di stazione prenderanno al riguardo i necessarî accordi.

8. Validità dei documenti di viaggio. — I militari che si recano in licenza o ne ritornano sono muniti di apposito foglio di viaggio (*foglio di licenza ordinaria*) stampato su carta bianca con una striscia trasversale di colore *rosso, azzurro, verde* o *giallo,* corrispondente alle rispettive sigle *R, A, V e G* colle quali le tradotte sono contraddistinte nei relativi ordini di movimento.

I militari addetti a talune piazze forti e quelli dislocati eventualmente in località molto eccentriche, rispetto alla fronte, nonchè in Albania ed in Macedonia, sono invece muniti di un foglio di licenza stampato su carta di colore *grigio*.

I *fogli di licenza* servono anche come documento di viaggio per l'andata ed il ritorno dei militari mobilitati comandati ai lavori agricoli.

Col possesso del foglio di licenza ordinaria i capitani non aventi funzioni del grado superiore, gli ufficiali subalterni (tenenti e sottotenenti), i sottufficiali ed i militari di truppa dovranno prendere posto *esclusivamente* nelle tradotte sulle linee da queste percorse. Non potranno quindi valersi degli altri treni neppure col pagamento di biglietto a tariffa ordinaria, nè valendosi dei biglietti serie *B* e *C* rilasciati agli agenti ferroviari od a favore di loro parenti, nè di quelli serie *B*° rilasciati dagli on. Senatori e Deputati.

Si fa eccezione per i *militari membri del Parlamento Nazionale*, i quali possono valersi del loro diritto a viaggiare con qualsiasi treno; possono inoltre valersi dei treni ordinari i *mutilati di guerra*, che, pure essendo inabili alle fatiche di guerra, hanno ripreso servizio presso l'Esercito mobilitato e che per le loro specialissime condizioni, risentirebbero dannosamente di un lungo viaggio in tradotta.

Per tutte le linee non percorse da tradotte i detti fogli di licenza varranno invece per prender posto gratuitamente in tutti i treni ordinari, esclusi, per i militari di truppa, i diretti e direttissimi. Gli ufficiali generali e superiori, i primi capitani ed i capitani aventi funzioni del grado superiore muniti del ripetuto foglio di licenza, potranno prender posto gratuitamente in qualsiasi treno viaggiatori anche sulle linee percorse dalle tradotte.

Il foglio di licenza deve, al ritorno dalla licenza, esser dal militare restituito al proprio corpo od ufficio: il personale ferroviario potrà quindi prenderne visione, ma non trattenerlo.

9. Illuminazione delle tradotte. — I carri arredati saranno illuminati a mezzo di due speciali lumotti a olio che possono stare accesi un'intera notte.

I carri all'inizio della tradotta partiranno completi, cioè coi fanali muniti di lumotto anche se l'ora di partenza è di giorno e le linee da percorrersi non hanno gallerie.

Le località di accessione e di ricambio dei lumotti verranno stabilite delle Divisioni Movimento interessate, ed in caso di mancanza di istruzioni speciali provvederanno all'accesione quelle stazioni nelle quali avviene normalmente l'accessione dei treni ed in cui vi sia tempo sufficiente.

Per l'illuminazione elettrica e ad olio delle carrozze in composizione alle tradotte, come per l'eventuale illuminazione sussidiaria, sarà provveduto come pei treni ordinari.

Il personale di lampisteria e di stazione al passaggio delle tradotte, ne verificherà le condizioni dell'illuminazione e provvederà subito ad eliminare le eventuali deficienze coi mezzi a disposizione o, mancandone il tempo, farà avvisare telegraficamente la successiva stazione di sufficiente fermata.

10. PULIZIA DEL MATERIALE DELLE TRADOTTE. — La pulizia del materiale delle tradotte spetta al personale del Servizio Veicoli; è fatto però abbligo al personale delle stazioni di facilitare con ogni mezzo le operazioni relative.

Rivolgo particolare raccomandazione a tutti i funzionari ed agenti dei Servizi interessati di vigilare attentamente che il servizio delle tradotte proceda in modo perfettamente regolare e di provvedere di loro iniziativa ciascuno nell'ambito della rispettiva competenza, o sollecitare subito disposizioni superiori, qualora riscontrino qualche inconveniente.

I capi delle stazioni dove le tradotte hanno sufficiente fermata dovranno inoltre, a tale scopo, informarsi sempre dal comandante della tradotta se tutto sia proceduto in modo normale.

Da distribuirsi agli agenti delle classi 3, 4, 7, 8, 9, 11, 41, *e* 42 *sulle linee interessate nelle tradotte ed ai controllori dei materiale.*

Ordine di servizio N. 3[v] (M).

Ora legale estiva.

In conformità al disposto del decreto Luogotenenziale 1 marzo 1917, n. 420, sulla anticipazione di 60 minuti dell'ora legale che dovrà avere effetto alla mezzanotte dal 31 marzo al 1° aprile, si dovranno osservare le disposizioni seguenti:

1° — alle ore 24 del 31 marzo tutti gli agenti, addetti alle stazioni, ai depositi, alla sorveglianza delle linee ed ai treni (personale di movimento e di trazione) dovranno fare avanzare di un'ora i loro orologi, portandoli all'una, per modo che la durata del giorno 1° aprile sarà di ore 23, anzichè di 24;

2° — i treni in corsa alle ore 24 del giorno 31 marzo devono fermarsi alla prossima stazione raggiunta dopo tale ora, anche se

la fermata non è prescritta, e le stazioni che all'ora suddetta sono in attesa di un treno (in orario o in ritardo) devono provvedere all'arresto. I capi stazione regoleranno su quello della stazione — già rettificato a norma del punto 1° — gli orologi dei capi-treno, e quando non siano in grado di tornarli a piombare, ne faranno annotazione sul foglio di corsa: dovranno inoltre assicurarsi che il macchinista abbia rettificato l'ora del proprio orologio in base a quella indicatagli dal capo-treno. Analogamente verrà proceduto per i treni che alle ore 24 si trovassero già fermi in stazione;

3° — i treni che hanno origine, secondo l'orario di servizio in vigore, dalle ore 24 alla 1, nella notte dal 31 marzo al 1° aprile partiranno necessariamente non prima delle ore 1, del nuovo regime. Pertanto tutto il personale, e in particolare quello di vigilanza, dovrà regolare il proprio servizio *ritenendo che possano transitare anche subito dopo le 24*, divenute per effetto della riforma la 1, i treni, i quali per orario alle ore 24 avrebbero dovuto essere e non fossero ancora passati, e quelli che, sempre per orario, avrebbero dovuto transitare dalle 24 alla 1, secondo la vecchia ora legale;

4° — i treni di cui sub *2°* e *3°* in conseguenza della riforma dell'ora verranno quindi ad assumere un ritardo variabile da *1* a *60* minuti, salvo altri eventuali ritardi;

5° — nella notte dal 31 marzo al 1° aprile dalle ore 23 del vecchio fino alle ore 2 del nuovo regime dovrà essere applicato, dove non funziona il blocco, il *consenso telegrafico* sulle linee a semplice e il *giunto* su quello a doppio binario;

6° — per agevolare il passaggio dal vecchio al nuovo regime, nella notte dal 31 marzo al 1° aprile dovrà possibilmente limitarsi l'effettuazione di treni straordinari, e dovranno pure, in quanto possibile, sospendersi, in tutto o in parte del percorso, i treni merci ordinari o straordinari giornalieri;

7° — salvo casi di assoluta urgenza, dovrà altresì essere evitata dall'ora di applicazione del nuovo regime fino alle ore 12 del 1° aprile la circolazione dei carrelli e dei treni materiali.

Le Divisioni dei Servizi attivi impartiranno, d'accordo, le necessarie disposizioni, assicurandosi che da parte del personale dipendente si sia compresa la riforma per applicarla regolarmente e senza incertezze, e provvederanno altresì perchè venga esercitata

una speciale sorveglianza sull'andamento dei treni nella notte dal 31 marzo al 1° aprile.

Le Divisioni Movimento impartiranno poi speciali istruzioni alle stazioni interessate negli incroci durante la notte stessa, provvedendo anche per l'opportuna sorveglianza.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 16, 17, 31, 32, 34, 35, 36, 37, 41, 42, 44, 45, 55, 56, 57 *e* 58.

Il Direttore generale
R. DE CORNE'.

SENTENZE

Trasporto di masserizie - Imballaggio con materiale infiammabile - Incendio - Presunzione di irresponsabilità.

Il vettore ferroviario non risponde, a termini della presunzione stabilita con l'art. 130, comma c, delle tariffe, dell'incendio di una spedizione di masserizie imballate con paglia.

È inconcepibile una responsabilità per danno altrui a causa del non uso di un diritto proprio.

Le merci che si presentano per la spedizione debbono essere solidamente imballate a norma dell'art. 95 delle tariffe; ma l'uso della paglia a questo scopo non è ragione sufficiente a determinare il rifiuto del trasporto.

CASSAZIONE DI ROMA — Sent. 11 dicembre 1916-3 gennaio 1917 (*Pres.* Persico; *Rel.* Fraccacreta; *P. M.* Nonis - Concl. conf.) — Ferrovie Stato c. Amici degli Elci.

La Corte rileva in fatto che Massimo Pallotta nel 4 febbraio 1914, spediva per mezzo delle ferrovie dello Stato, da Spoleto a Roma, all'indirizzo (poi dichiarato) della signora Agnese Amici degli Elci, 17 colli di masserizie e di mobili usati, del peso complessivo di chil. 693, colli che, situati in separato gruppo da altre merci, in vagone, debitamente poi chiuso e piombato, si trovarono incendiati all'arrivo del treno alla stazione di Giuncano (la prima del transito), nel giorno medesimo della partenza da Spoleto, 7 detto mese.

La signora Amici degli Elci, con citazione 20 agosto successivo convenne l'Amministrazione ferroviaria, in persona del suo direttore generale, innanzi il Tribunale civile di Roma e ne chiese la condanna al risarcimento dei danni dell'incendio delle sue masserizie nello ammontare di L. 33,528, o di altra somma che si fosse ritenuta più equa.

La convenuta Amministrazione dedusse, fra l'altro: in linea principale, la propria irresponsabilità, ai termini dell'art. 130 delle tariffe ferroviarie, di che nella legge 27 aprile 1885, in quanto l'incendio si era sviluppato per la paglia con la quale si trovavano imballati alcuni colli della spedizione; in subordine, la limitazione del risarcimento, trattandosi di soli 693 chilogrammi di masserizie usate.

A dimostrazione dei rispettivi assunti di fatto, le parti articolarono alcuni capitoli di prova testimoniale, oltre una perizia delle masserizie incendiate chiesta dall'attrice.

Il Tribunale, con sentenza 27 febbraio 1915, ritenne che nella ipotesi di semplice imballaggio di paglia, l'Amministrazione ferroviaria ha facoltà per legge di rifiutare il trasporto; onde avendolo accettato, assunse la responsabilità dell'incendio se non dimostra che l'incendio medesimo derivò dalla paglia dell'imballaggio, prova che l'Amministrazione ferroviaria non ha chiesto. Per tale considerazione, senz'altro, condannò l'Amministrazione ferroviaria al risarcimento dei danni, da liquidarsi in separata sede. Cotesto pronunciato fu confermato dalla Corte di appello con sentenza 29 dicembre 1915, della 1ª Sezione, che rigettò il gravame dell'Amministrazione ferroviaria, la quale pertanto ha ricorso per Cassazione della sentenza di appello, sostenendo che la Corte di merito, per escludere l'irresponsabilità delle ferrovie e le prove all'uopo domandate, avrebbe violato gli articoli 95, 102, 130 delle tariffe ferroviarie e l'art. 8, categoria 4ª, dell'allegato n. 9 approvato con la legge 27 aprile 1885; nonchè gli articoli 360, 361 e 517 Codice di procedura civile.

DIRITTO.

Osserva che la Corte di appello ammise in fatto, ed è pacifico fra le parti, che i 17 colli di mobilio e masserizie usate, spedite per ferrovia per conto della signora Amici degli Elci, furono collocati in un vagone ferroviario, nel quale si trovavano altre merci; che il vagone fu indi chiuso e impiombato, ma giunto alla prima stazione del transito dava del fumo per le fessure; per il che, apertolo, si constatò che si erano incendiati soltanto i 17 colli della signora

Amici — colli che in parte erano imballati con paglia. In diritto poi la Corte escluse, pel caso concreto in esame, l'irresponsabilità delle ferrovie, per una serie di argomentazioni che si sostanziano in questi due motivi:

1° perchè le masserizie costituenti la spedizione della signora Amici, per ferrovia, non sono annoverate fra le merci infiammabili designate nell'art. 102 cui si riferisce il citato art. 130 delle tariffe, nulla importando che l'imballaggio fosse di paglia:

2° perchè l'Amministrazione ferroviaria, per gli articoli 95 e 102 citati (delle tariffe), aveva facoltà di rifiutare il trasporto delle masserizie della signora Amici, imballate con la paglia; e di tale facoltà non si avvalse.

Ora il primo motivo non regge, perchè anche l'imballaggio costituisce parte della spedizione formando oggetto del trasporto; perciò, se per la paglia di cui è composto, l'imballaggio costituisce pericolo d'incendio, non può essere escluso dal presidio della irresponsabilità della vettrice, che abbraccia tutte le cose del compendio della spedizione ferroviaria. La logica giuridica non consente tale distinzione perchè, dato l'incendio della paglia dell'imballaggio, l'incendio delle masserizie racchiuse e a contatto di tale imballaggio è conseguenza necessaria dell'incendio dell'imballaggio stesso.

Del pari non regge il secondo motivo, essendo inconcepibile una responsabilità per danno altrui a causa del non uso di un diritto proprio. Vero è invece che ogni responsabilità presuppone essenzialmente l'inosservanza di un dovere giuridico. Senonchè, nella causa in esame, è anche da por mente che l'art. 95 delle tariffe si riferisce alle merci «che secondo gli usi commerciali sogliónsi trasportare in recipienti, o in altro modo imballate», e conferisce all'Amministrazione ferroviaria il diritto di rifiutare il trasporto delle merci non solidamente imballate o presentate senza imballaggio. Il che dimostra che concetto della facoltà del rifiuto del trasporto è quello di assicurare la buona conservazione delle merci, mediante imballaggi solidi e resistenti che eliminino il pericolo che durante le operazioni di carico, trasporto e scarico, le merci subiscano delle avarie; e ciò senza avere riguardo alla materia della quale l'imballaggio è costituito; onde la materia può bene essere la paglia, perchè la paglia è fra le merci ammesse al

trasporto ferroviario, e l'Amministrazione non può rifiutarla a termini dell'art. 2 delle tariffe medesime. D'altra parte, pel capoverso del citato art. 102, gli speditori sono sempre responsabili di tutti gli inconvenienti che potessero derivare dall'ignoranza involontaria dell'Amministrazione a riguardo delle merci infiammabili o altrimenti pericolose, ammesse al trasporto.

Queste considerazioni dimostrano appieno che la Corte di appello ha falsamente applicati gli articoli 95, 102, 130 delle tariffe ferroviarie: perciò la sua sentenza non può sfuggire all'annullamento, che l'Amministrazione delle ferrovie ha con fondamento di ragione domandato.

P. Q. M. — La Corte, letti ed applicati gli articoli 542 e seguenti Codice procedura civile.

Cassa la sentenza della prima Sezione della Corte di appello di Roma del 29 dicembre 1915, e rinvia la causa per nuovo esame alla seconda sezione della stessa Corte, che provvederà anche sulle spese di questa sede.

ANNO X - N. 15

12 APRILE 1917

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

Parte prima. — Leggi e decreti:

Parte seconda. — Ordini generali, Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata:*

Roma, aprile 1917 — Tip. Nazionale Bertero di G. Guadagnini e C.

LEGGE 25 *marzo* 1917, *n.* 481, *che istituisce un ente denominato «Opera nazionale per la protezione ed assistenza degli invalidi della guerra»* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Il Senato e la Camera dei deputati hanno approvato;
Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

Art. 1.

È istituito un ente denominato «Opera nazionale per la protezione ed assistenza degli invalidi della guerra».

L'Opera nazionale ha sede in Roma ed è amministrata da un Consiglio di diciannove membri. Di questi diciannove membri, quattro sono nominati dal Parlamento, rispettivamente due dal Senato e due dalla Camera dei deputati, e quindici sono nominati con decreto Reale, su proposta del presidente del Consiglio dei ministri. Essi saranno scelti fra persone di riconosciuta competenza amministrativa e tecnica; vi saranno con esse chiamati delegati dei Ministeri dell'interno, della guerra, della marina, del tesoro e dell'industria, commercio e lavoro, designati dai rispettivi ministri; membri dei Comitati sorti per l'assistenza degli invalidi della guerra; rappresentanti delle istituzioni pubbliche di beneficienza o di previdenza, che abbiano tra i loro fini principali l'assistenza degli invalidi in genere e invalidi della guerra.

Il Consiglio elegge fra i suoi membri il presidente e il vice-

(1) Pubblicata nella *Gazzetta ufficiale* 2 aprile 1917, n. 77.

presidente, che durano in carica un biennio e potranno essere rieletti.

Il Consiglio elegge altresì, fra i suoi membri, quattro delegati, che col presidente o, in sua sostituzione, col vice-presidente costituiscono il Comitato esecutivo, con l'incarico di provvedere all'attuazione dei deliberati del Consiglio, al disbrigo degli affari di ordinaria amministrazione e per tutti i provvedimenti d'urgenza. I delegati al Comitato esecutivo sono eletti annualmente, e possono essere rieletti.

Il Consiglio di amministrazione si rinnova per intero ogni quadriennio; gli uscenti possono essere riconfermati.

Per deliberazione del Consiglio può inoltre essere ammesso a farne parte, avuto riguardo all'indole ed alla rilevanza della liberalità e per quanto concerne la gestione di essa, il benefattore.

L'Amministrazione dello Stato fornirà il personale necessario alla gestione dell'Opera nazionale.

Entro tre mesi dalla data della pubblicazione della presente legge, sarà con decreto Reale emanato il regolamento per l'esecuzione della presente legge e per il funzionamento dell'Opera nazionale.

Art. 2.

Sono considerati invalidi, agli effetti dell'art. 1, i militari, anche se già congedati alla data della pubblicazione della presente legge, e tutti coloro che siano divenuti inabili a lavoro proficuo, o si trovino menomati in grado notevole nella loro capacità al lavoro, in seguito a lesioni od a infermità incontrate per servizio di guerra, o comunque, per un fatto di guerra.

La dichiarazione d'invalidità, anche pei non militari, e la risoluzione delle relative controversie, agli effetti della presente legge, sarà fatta secondo le disposizioni della legge sulle pensioni 21 febbraio 1895, n. 70 (testo unico), e delle successive disposizioni.

Tale dichiarazione per i non militari è fatta, su proposta dell'autorità sanitaria curante, da apposita Commissione la cui costituzione sarà determinata con le disposizioni del regolamento di cui all'art. 1. Contro la mancata proposta dell'autorità curante, gli interessati potranno ricorrere alla Commissione.

Art. 3.

Compiti dell'Opera nazionale sono:

1° assistenza sanitaria, ortopedica e protetica, in quanto non sia stata compiuta dall'Amministrazione militare, e sia resa necessaria da successivi bisogni dell'invalido;

2° assistenza materiale, quando sia resa necessaria dalle condizioni peculiari degli invalidi, sia collocandoli presso Istituti adatti, sia presso famiglie, con tutte le modalità e con tutti i poteri che saranno disposti nel regolamento;

3° assistenza sociale degli invalidi, curandone la istruzione generale e professionale, al fine di rieducarli preferibilmente all'antica loro professione agricola od operaia, e di educarli a una nuova rispondente alle loro attitudini e condizioni sociale ed economica, ed alle condizioni e risorse di lavoro delle località in cui risiedono;

4° collocamento degli invalidi per l'esercizio dell'antica o di nuova professione;

5° assistenza medico-legale interamente gratuita per la liquidazione della pensione all'invalido, e assistenza giuridica quando le sue condizioni personali non lo mettano in grado di far valere le sue ragioni; o quando debba essere assoggettato a tutela o curatela; nei riguardi degli invalidi minorenni ed eventualmente dei figli minorenni degli invalidi o che si trovino nella incapacità assoluta a lavoro proficuo, l'Opera nazionale ha tutte le attribuzioni e le facoltà stabilite per la protezione e l'assistenza degli orfani della guerra;

6° tutti quei provvedimenti di protezione, di vigilanza, di controllo, che riguardano l'applicazione della presente legge, di regolamenti e di disposizioni a favore degli invalidi.

Art. 4.

L'Opera nazionale esplica la sua azione direttamente o per mezzo di organi locali, e sovra tutto col concorso:

a) degli enti pubblici, delle Associazioni, dei Comitati e

degli Istituti, che hanno per iscopo la protezione, la rieducazione professionale, il ricovero, o comunque, l'assistenza degli invalidi della guerra;

b) delle Amministrazioni degli enti pubblici che hanno scopo di istruzione, ricovero, o comunque di assistenza degli invalidi al lavoro in genere;

c) dell'Ispettorato medico dell'industria e del lavoro e degli ispettori dell'industria e del lavoro.

Art. 5.

L'Opera nazionale, valendosi del concorso delle istituzioni di cui al comma *a*) del precedente articolo, le coordina, le indirizza e le integra, provocando, quando occorra, dalle competenti autorità ogni provvedimento che valga a questi fini. Ne rispetta l'autonomia di gestione, ma ne può chiedere e promuovere la riforma degli statuti o i richiami alla loro osservanza, e anche lo scioglimento quando esse non rispondano ai fini per i quali sono state costituite, o non sia regolare la loro amministrazione, esercitando quindi, sovra di esse, poteri di controllo e di vigilanza.

L'Opera nazionale può creare o promuovere la costituzione di speciali Comitati o Istituti là dove non ne siano sorti e può nominare speciali delegati dove lo ritenga opportuno.

Può anche, eventualmente, promuovere dai prefetti la costituzione d'ufficio di federazioni provinciali fra gli enti, i Comitati e gli Istituti di cui al comma *a*) del precedente articolo.

Può richiedere al ministro dell'interno la costituzione di federazioni interprovinciali fra i detti enti, Comitati e Istituti.

Le norme per l'esercizio delle facoltà consentite dal presente articolo saranno stabilite col regolamento per l'attuazione della presente legge.

Art. 6.

I militari, che a norma delle vigenti disposizioni fossero dichiarati invalidi di guerra, potranno, quando la infermità consenta loro di prestare ancora utile servizio, a giudizio dell'autorità militare, rimanere in servizio.

Gli invalidi saranno riammessi negli uffici pubblici nei quali già si trovavano nel momento della loro chiamata alle armi per l'attuale guerra e per i non militari al momento del fatto di guerra che ha determinato la loro lesione, purchè abbiano riacquistata la capacità di prestare utile servizio.

Tale idoneità, in caso di contestazione, sarà accertata d'ufficio dall'Amministrazione interessata, in unione a un sanitario delegato dall'Opera nazionale, con le norme da stabilirsi in applicazione dell'ultimo comma dell'art. 1.

L'invalido riconosciuto idoneo sarà invitato dall'Amministrazione ad occupare il posto che prima copriva od altro adatto alle sue condizioni fisiche e di grado corrispondente, e qualora egli non aderisca a tale invito, il posto medesimo sarà conferito secondo le norme in vigore.

Art. 7.

Nelle norme da stabilirsi in applicazione dell'ultimo comma dell'art. 1 saranno indicate le categorie d'impiego che, derogando dalle leggi esistenti, il Governo del Re potrà conferire agli invalidi della guerra senza concorso, esclusi i posti di concetto o di ragioneria.

La condizione di invalido della guerra costituirà altresì titolo di precedenza, a parità di merito, nelle graduatorie dei concorsi per la ammissione a pubblici impieghi.

In entrambi i casi dovrà risultare da certificato, rilasciato da un sanitario designato dall'Opera nazionale, o dal Comitato locale ad essa collegato, che l'invalido possiede l'idoneità fisica necessaria e sufficiente per potere esercitare utilmente le funzioni del posto cui aspira.

In caso di contestazione eccepita dall'Amministrazione deciderà un collegio composto del medico provinciale, di un medico militare e di altro sanitario delegato dall'Opera nazionale o dal Comitato locale ad essa collegato.

È data facoltà alle singole Amministrazioni di derogare, quando lo ritengano opportuno nell'interesse degli invalidi della guerra, ai limiti di età stabiliti dai rispettivi ordinamenti per le nomine e per le ammissioni ai concorsi.

La preferenza e la precedenza indicate nei primi due comma prendono grado prima di quelle consimili, concesse agli orfani della guerra.

Art. 8.

Gli invalidi idonei all'antica professione, che si trovavano nelle condizioni indicate negli articoli 1 e 10 del decreto Luogotenenziale 1° maggio 1916, n. 490, hanno diritto di essere riassunti nelle aziende di cui all'art. 1 del decreto stesso, purchè ne facciano domanda al rappresentante dell'azienda non oltre un anno dalla cessazione dello stato di guerra, e purchè dal certicato di un sanitario designato dall'Opera nazionale o dal Comitato locale ad essa collegato risulti che essi abbiano riacquistato la capacità di prestare utile servizio nel posto che prima occupavano.

Ogni eventuale controversia sarà decisa nei modi stabiliti dagli articoli 11 a 16 del citato decreto, e saranno altresì applicabili le disposizioni degli articoli 2 e 9 del decreto stesso.

Art. 9.

Tutte le istituzioni pubbliche che hanno per iscopo il mantenimento, l'istruzione e l'educazione di invalidi, sono obbligate — quando abbiano posti disponibili — al ricovero e all'assitenza degli invalidi della guerra designati dall'Opera nazionale. Tale obbligo permane ancorchè gli invalidi non appartengano al territorio entro cui l'istituzione, a termine delle proprie norme statutarie, esplica la sua azione, ferma la preferenza a favore degli invalidi appartenenti al detto territorio e salvo il rimborso della relativa spesa dall'Opera nazionale.

Nella concessione di posti gratuiti o di borse di studio, non aventi destinazione a pro' di determinate famiglie, che le istituzioni anzidette abbiano obbligo di conferire in virtù delle norme che le regolano, sono preferiti gli invalidi della guerra, e, a parità di titoli cogli altri concorrenti, i loro figli.

Nella concessione dei posti gratuiti e delle borse di studio la preferenza accordata agli invalidi prende grado prima di quella

concessa agli orfani della guerra, quella dei figli degli invalidi subito dopo quella concessa agli orfani suddetti.

Art. 10.

Ogni anno nel bilancio del Ministero dell'interno sarà aperto un capitolo di spesa con uno stanziamento a favore della Opera nazionale nella cifra reputata necessaria per sopperire ai fini della presente legge.

Nello stato di previsione del bilancio degli interni per l'esercizio 1916-917, oltre lo stanziamento di lire 500,000 portato dal decreto Luogotenenziale 10 agosto 1916, n. 1012, sarà stanziata la somma di lire 1,000,000.

L'Opera nazionale si gioverà altresì dei fondi da essa raccolti con lasciti, con donazioni, colle sovvenzioni di Opere pie e di altri Istituti.

Il patrimonio residuo dell'Opera nazionale, cessate le necessità derivanti dalla guerra, sarà devoluto a vantaggio di enti che esercitano la protezione degli invalidi per infortuni sul lavoro.

Art. 11.

L'Opera nazionale e le istituzioni con essa collegate, erette in enti morali, che hanno per scopo principale l'assistenza agli invalidi della guerra, non sono soggette alle leggi e ai regolamenti che disciplinano le istituzioni pubbliche di beneficenza; sono però estese ad esse tutte le disposizioni di favore vigenti per le dette istituzioni, nonchè quelle della legge 1° aprile 1915, n. 462.

L'Opera nazionale e le istituzioni suddette saranno esenti da qualsiasi tributo fondiario erariale, provinciale e comunale.

Per l'acquisto di beni stabili e l'accettazione di lasciti o donazioni, da parte dell'Opera nazionale e delle altre istituzioni legalmente riconosciute, aventi per iscopo l'assistenza degli invalidi della guerra, si applicano le disposizioni del decreto Luogotenenziale 19 ottobre 1916, n. 1442.

Col decreto di cui nell'art. 1 saranno stabilite le norme relative per la vigilanza e la contabilità degli enti sopra indicati.

Art. 12.

I mutilati e gli storpi, quando abbiano completate le cure chirurgiche e le cure fisiche-ortopediche e abbiano raggiunto quel grado di restaurazione funzionale che assicuri il ricupero del massimo possibile di capacità al lavoro, saranno avviati alla rieducazione professionale con la loro ammissione in appositi Istituti o scuole, alle quali dovranno possibilmente tutti fare passaggio per un periodo non inferiore a 15 giorni, quando lo consentano le loro condizioni fisiche e lo richieda il loro stato sociale.

Art. 13.

I mutilati e gli storpi ammessi negli Istituti o scuole di rieducazione professionale vi potranno rimanere per un termine massimo di sei mesi a spese dell'Amministrazione militare in quella misura che sarà stata prestabilita, ancora che sia nel frattempo pronunziato il congedo e a meno che, dichiarato il congedo, sia stata constatata dall'Amministrazione dell'Istituto o della scuola la inefficacia o l'impossibilità della rieducazione.

Se la dichiarazione di riforma e il relativo congedo dell'invalido non sono stati ancora pronunciati allo spirare dei sei mesi, gli invalidi potranno continuare a rimanere nell'Istituto o scuola di rieducazione, e l'Amministrazione militare continuerà a sostenere le spese della loro permanenza fino alla data del congedo.

L'Opera nazionale potrà continuare a trattenere a suo carico gl'invalidi negl'Istituti di rieducazione oltre i periodi di tempo sovraccennati, quando lo reputi necessario per completarne la rieducazione professionale.

Gl'invalidi completamente ciechi, i sordi e i muti, i mutilati della faccia e i nevropatici, quando non abbiano più bisogno della cura ospedaliera, saranno trasferiti agl'Istituti specialmente adatti per la loro particolare forma di invalidità, o a case di convalescenza e di lavoro, che provvedano alla loro rieducazione funzionale e professionale.

In ogni caso, per lo svolgimento delle pratiche mediche e le-

gali per la dichiarazione di riforma dal servizio militare degli invalidi ammessi negli Istituti o case di convalescenza o rieducazione, sono competenti le autorità militari del luogo dove gli Istituti hanno sede.

Art. 14.

L'autorità militare fornirà, se richiesta, medici per la cura e ufficiali e sottufficiali per la disciplina nei centri maggiori di rieducazione professionale.

Art. 15.

In casi eccezionali, e quando ne risulti giustificato il motivo, il comando del corpo d'armata territoriale avente giurisdizione sul territorio nel quale ha sede l'Istituto o la scuola di rieducazione professionale, su proposta dei dirigenti l'Istituto o la scuola stessa, o su richiesta dell'invalido e sentito il parere delle competenti autorità sanitarie militari, potrà autorizzare la dimissione temporanea (breve licenza) o definitiva (licenza straordinaria) dei militari invalidi dalle scuole e dagli Istituti medesimi prima della decorrenza del congedo assoluto.

Dette licenze potranno sempre consentirsi, quando sia ritenuto opportuno anche prima, a cure fisiche esaurite, e specialmente allorchè gl'invalidi siano in attesa dell'applicazione dell'apparecchio di protesi definitiva.

Art. 16.

I militari ricoverati nelle scuole di rieducazione professionale riceveranno, dall'Amministrazione militare fino alla data di decorrenza del congedo assoluto e pur rimanendo a carico dell'Amministrazione stessa la spesa di cui all'art. 13, uno speciale assegno giornaliero di:

L. 3.80 per i marescialli maggiori;
L. 2.80 per i marescialli capi;
L. 1.80 per i marescialli;

L. 0.80 per i sergenti maggiori o sergenti;

L. 0.20 per i caporali maggiori, caporali e soldati, cessando per tutti i militari predetti ogni altro assegno.

Anche per gli ufficiali l'Amministrazione militare terrà a proprio carico la spesa di cui all'art. 13 per la degenza dei medesimi nelle scuole di rieducazione professionale, fino ad un massimo di sei mesi dalla data di ammissione nelle scuole stesse o fino alla data di decorrenza della pensione, se questa sarà posteriore allo scadere dei sei mesi.

Art. 17.

Le spese per la prima fornitura degli apparecchi tutori, degli apparecchi provvisori di protesi, degli apparecchi definitivi e dei piloni o fittoni saranno a carico dell'Amministrazione militare. la quale si varrà della industria nazionale, salvo impossibilità riconosciuta da una Commissione appositamente istituita dal presidente del Consiglio dei ministri. Le successive spese di riparazione e di ricambio degli apparecchi di protesi saranno sostenute dall'Opera nazionale nei limiti e alle condizioni che saranno eventualmente stabilite dal Consiglio di amministrazione dell'Opera nazionale. Sarà invece a carico degli Istituti o delle scuole di rieducazione la fornitura degli apparecchi di protesi d'uso lavorativo, in aggiunta agli apparecchi già forniti dall'Amministrazione militare.

Art. 18.

Agli effetti del soccorso giornaliero, le famiglie dei militari permanentemente invalidi in conseguenza della guerra avranno lo stesso trattamento delle famiglie di militari richiamati, trattenuti o volontari, anche se tale non sia la condizione dei militari stessi, escluso in ogni caso qualsiasi limite di età nei riguardi della madre. Il soccorso giornaliero sarà corrisposto — sempre limitatamente ai congiunti che abbiano con i militari invalidi i vincoli di parentela indicati nell'art. 5 del R. decreto 13 maggio 1915, n. 620 — pel periodo che corre dalla verificatasi inabilità all'invio del militare in congedo assoluto.

Art. 19.

La presente legge non implica nessuna mutazione nel trattamento di pensione fatto agli invalidi della guerra, qualunque sia il grado della rieducazione conseguita e l'impiego che essi vadano ad occupare.

Art. 20.

Sono estese, in quanto applicabili, ai figli dei militari e dei cittadini invalidi della guerra, che si trovino nella incapacità assoluta a lavoro proficuo, le disposizioni di legge a favore degli orfani della guerra.

Art. 21.

Gli invalidi pensionati potranno ottenere dagli Istituti di credito fondiario e agrario, dalle Casse di risparmio e dagli altri Istituti che concedono mutui per costruzioni di case economiche, speciali agevolezze di saggio d'interesse e di ammortamento, di modalità e di limiti del credito per l'acquisto di un terreno coltivabile o di proprietà rustica e per l'acquisto o costruzione di una casa popolare o economica, dando in garanzia, per il pagamento degli interessi e delle quote di ammortamento, la pensione ottenuta.

Gli Istituti suddetti vi rimangono autorizzati con la presente legge.

Alle case popolari o economiche acquistate o costruite dagli invalidi a tenore di questo articolo sono estese le agevolazioni fiscali di cui nei capi III e V della legge 27 febbraio 1908 (testo unico), n. 89.

I terreni coltivabili, le proprietà rustiche, le case popolari o economiche così acquistate o costruite, sono insequestrabili e inalienabili a tenore dell'art. 29 della legge 27 febbraio 1908 (testo unico), n. 89, sino a che non siano estinti i mutui coi quali gli invalidi hanno provveduto all'acquisto o alla costruzione, o non avvenga la morte dell'invalido, nel qual caso la vedova e i figli

o gli eredi, hanno facoltà di optare fra la alienazione del fondo o della casa, col saldo del residuo debito, o l'applicazione degli articoli 27 e 28 della citata legge sulle case popolari o economiche, proseguendo il pagamento rateale del residuo ammontare del mutuo.

La pensione degli invalidi potrà anche essere accettata come cauzione per ottenere quegli impieghi nelle pubbliche Amministrazioni per i quali essa sia richiesta.

Le modalità e i limiti di queste concessioni saranno determinati nel regolamento di cui all'art. 1°.

Art. 22.

L'assicurazione contro gli infortunî sul lavoro degli invalidi della guerra, reimpiegati in qualsiasi impresa, sarà obbligatoriamente assunta dagli Istituti assicuratori e dell'impiego degli invalidi stessi si potrà tener conto soltanto quando superino un certo numero, come elemento per la valutazione del rischio di cui si chiede l'assicurazione e ciò colle norme che saranno stabilite in applicazione dell'ultimo comma dell'art. 1 della presente legge.

Art. 23.

La presente legge andrà in vigore dal giorno della sua pubblicazione.

È derogato a qualsiasi disposizione di legge, di statuto o di regolamento di enti pubblici, che sia incompatibile con l'applicazione della presente legge.

Ogni anno, entro il 31 marzo, dal ministro dell'interno sarà presentata al Parlamento una relazione sull'andamento dell'Opera nazionale per gli invalidi della guerra.

Art. 24.

Il Governo del Re provvederà d'urgenza, col mezzo dei Ministeri della guerra, della marina e dell'interno, ad un censimento

degli invalidi della guerra riformati e da riformare ed alla compilazione di uno schedario mediante il quale gli organi competenti e specialmente l'Opera nazionale possano seguire le sorti di ciascun invalido e provvederlo eventualmente del necessario aiuto sanitario, morale, economico e sociale.

Ordiniamo che la presente, munita del sigillo dello Stato, sia inserta nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a Roma, addì 25 marzo 1917.

VITTORIO EMANUELE.

Boselli — Orlando — Sonnino — Colosimo — Sacchi — Meda — Carcano — Morrone — Corsi — Ruffini — Bonomi — Arlotta — Raineri — De Nava — Fera — Bianchi — Bissolati — Comandini — Scialoja.

Visto, *Il guardasigilli*: Sacchi.

LEGGE 29 *marzo* 1917, *n.* 498, *che converte in legge il R. decreto 2 maggio* 1915, *n.* 663, *concernente la protezione delle ferrovie in caso di guerra* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Il Senato e la Camera dei deputati hanno approvato;
In virtù dell'autorità a Noi delegata;
Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

Articolo unico.

È convertito in legge il R. decreto n. 663 in data 2 maggio 1915, che approva la istruzione per la protezione delle ferrovie in caso di guerra, modificato come segue il n. 9 dell'art. 98 di detta istruzione ivi allegata:

« Le autorità militari e quelle di pubblica sicurezza hanno facoltà di visitare le località anche abitate, adiacenti e prospicienti le ferrovie e d'imporre la chiusura di finestre, porte o altre aperture adiacenti o prospicienti a linee ferroviarie, stazioni, impianti ferroviari, ecc. ».

Ordiniamo che la presente, munita del sigillo dello Stato, sia inserta nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a Roma, addì 29 marzo 1917.

TOMASO DI SAVOIA.

MORRONE.

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

---

(1) Pubblicata nella *Gazzetta ufficiale* 4 aprile 1917, n. 79.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 9 *marzo* 1917, *n.* 505, *concernente l'assunzione da parte delle ferrovie dello Stato a partire dal* 15 *marzo* 1917 *fino a tre mesi dopo la cessazione dello stato di guerra, dell'esercizio della ferrovia Rezzato-Vobarno* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

In forma dei poteri conferiti al Governo del Re dalla legge 22 maggio 1915, n. 671;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato per i lavori pubblici, di concerto con i ministri del tesoro, della guerra e dei trasporti marittimi e ferroviari;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

A partire dal 15 marzo 1917 e fino al termine del terzo mese successivo a quello in cui sarà cessato lo stato di guerra, l'esercizio della ferrovia Rezzato-Vobarno, concessa alla « Società anonima ferrovia Rezzato-Vobarno-Valle Sabbia » con R. decreto 2 aprile 1896, n. 90, sarà eseguito a cura della Direzione generale delle ferrovie dello Stato.

Art. 2.

L'esercizio sarà effettuato per conto del Ministero della guerra, con le forme dell'art. 135, comma 3°, del testo unico delle leggi

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 5 aprile 1917, n. 80.

sulle ferrovie concesse all'industria privata, approvato con R. decreto 9 maggio 1912, n. 1447, ed in conseguenza l'eventuale residuo attivo dei prodotti, dopo detratte le spese di esercizio, sarà versato mensilmente nelle casse dello Stato, e reciprocamente l'eventuale deficenza sarà mensilmente rimborsata all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato da parte del bilancio della guerra.

Nulla competerà alla Società concessionaria od ai suoi aventi causa, nè all'Amministrazione provinciale di Brescia, attuale esercente della linea, salvo il rimborso delle spese vive che dovessero eventualmente sostenere durante il periodo dell'esercizio di Stato.

Art. 3.

La ferrovia con le sue dipendenze e il materiale rotabile e d'esercizio saranno presi in consegna dalla Amministrazione delle ferrovie dello Stato e da questa, al termine dell'esercizio di Stato, restituiti alla Amministrazione provinciale di Brescia nelle condizioni in cui si troveranno, senza corresponsione di alcun compenso per l'eventuale maggiore deperimento o per il loro stato di manutenzione. Così pure l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato prenderà in consegna i materiali di consumo e di scorta che al momento dell'assunzione di esercizio si troveranno lungo la linea o nelle stazioni e riconsegnerà a sua volta al nuovo esercente quelli che vi si troveranno al termine dell'esercizio di Stato, salvo conguaglio ai prezzi unitari vigenti al momento della riconsegna.

Art. 4.

I nuovi impianti lungo la linea e nelle stazioni che l'Amministrazione della guerra ritenesse di dover fare eseguire durante l'esercizio statale rimarranno di proprietà dello Stato. Quella parte di esse che, a giudizio insindacabile del Ministero dei lavori pubblici, fosse, al termine dell'esercizio di Stato, riconosciuta necessaria alla continuazione di un regolare e sicuro esercizio sarà data in uso allo esercente subentrante, contro pagamento di un canone annuo, per tutta la durata della concessione, pari alla

quota di interesse ed ammortamento in cinquanta anni, al tasso del 4 % del costo degli impianti stessi.

Alle stesse condizioni potranno essere date in uso al nuovo esercente quelle maggiori parti dei nuovi impianti che esso volesse chiedere.

Le disposizioni del presente articolo avranno vigore in quanto non sia stato a ciò provveduto mediante speciale convenzione.

Art. 5.

Nulla sarà innovato durante l'esercizio provvisorio di Stato nel regime delle tariffe e condizioni dei trasporti nel trattamento del personale addetto alla linea Rezzato-Vobarno. L'Amministrazione delle ferrovie dello Stato si sostituisce per la durata dell'esercizio provvisorio all'Amministrazione provinciale di Brescia per quanto riguarda la competenza e le facoltà a questa deferite dal regolamento pel personale.

Art. 6.

I trasporti di merci in servizio interno della linea Rezzato-Vobarno in corso alle ore 24 del 14 marzo 1917 saranno compiuti dalle ferrovie dello Stato, le tasse dei trasporti stessi saranno trattenute dall'Amministrazione provinciale di Brescia, se in porto affrancato, andranno a favore delle ferrovie dello Stato se in porto assegnato.

Per i trasporti in servizio cumulativo in corso alla stessa data, le tasse relative al percorso sulla Rezzato-Vobarno saranno attribuite all'Amministrazione provinciale in quanto le abbia incassate, mentre saranno trattenute dalle ferrovie dello Stato le tasse incassate dalle proprie stazioni interne.

Le vertenze relative a trasporti anteriori al 15 marzo 1917 saranno trattate e liquidate dalle ferrovie dello Stato di concerto con l'Amministrazione provinciale di Brescia e per conto di questa; reciprocamente per le vertenze che rimanessero al termine dell'esercizio di Stato e riguardanti quest'ultimo.

Art. 7.

L'Amministrazione delle ferrovie dello Stato subentrerà per la durata dell'esercizio provvisorio, nei contratti attivi e passivi con terzi vigenti al momento del trapasso di esercizio, di ciascuno dei quali le sarà tempestivamente dall'attuale esercente rimesso un esemplare.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 9 marzo 1917.

TOMASO DI SAVOIA.

BOSELLI — BONOMI — CARCANO — MORRONE — ARLOTTA.

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 1° *aprile* 1917, *n.* 510, *che estende il divieto d'importazione nel Regno a tutte le merci e prevede i casi di derogazione al divieto stesso* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata e dei poteri conferiti al Governo del Re con la legge 22 maggio 1915, n. 671:

Sulla proposta dei ministri segretari di Stato per le finanze.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 4 aprile 1917, n. 79.

per l'industria, commercio e lavoro e per l'agricoltura, di concerto coi ministri segretari di Stato per gli affari esteri e pei trasporti marittimi e ferroviari;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Finchè duri il presente stato di guerra, è vietata la importazione nel Regno di tutte le merci di origine o provenienza estera, salve le eccezioni stabilite negli articoli 2, 3 e 4 del presente decreto.

Art. 2.

Sono eccettuate dal divieto contemplato nello articolo precedente:

a) le merci importate per conto dello Stato;

b) le derrate alimentari e le materie prime per l'industria che saranno designate con decreto del ministro delle finanze, di concerto con quelli dell'industria, commercio e lavoro e dell'agricoltura.

Art. 3.

Per decreto del ministro delle finanze, emesso di concerto con quelli dell'industria, commercio e lavoro e dell'agricoltura, potranno essere concesse derogazioni al divieto di cui all'art. 1 sia in generale per talune merci o determinate provenienze, sia per determinati contingenti complessivi o per provenienze.

Art. 4.

Speciali permessi in derogazione al divieto potranno essere accordati, volta per volta e con domanda degli interessati, dal ministro delle finanze previo parere del Comitato consultivo creato

col R. decreto 24 novembre 1914, n. 1303, e sentito il presidente del Consiglio dei ministri.

Art. 5.

Il presente decreto avrà effetto dal giorno successivo a quello in cui sarà stato pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* il decreto Ministeriale di cui alla lettera *b)*, dell'art. 2.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 1° aprile 1917.

TOMASO DI SAVOIA.

BOSELLI — MEDA — DE NAVA — RAINERI — SONNINO — ARLOTTA.

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 1° *aprile* 1917, *n.* 512, *che aggiunge alcune merci all'elenco di quelle di vietata esportazione* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata e dei poteri conferiti al Governo del Re con la legge 22 maggio 1915, n. 671;

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 4 aprile 1917, n. 79.

Visti i RR. decreti 1° agosto 1914, n. 758; 6 agosto 1914, n. 790; 13 novembre 1914, n. 1232; nonchè i decreti Luogotenenziali 2 gennaio 1916, n. 15; 1° ottobre 1916, n. 1366; 8 ottobre 1916, n. 1281, e 3 dicembre 1916, n. 1651, circa i divieti di esportazione delle merci dal Regno;

Visto il decreto Luogotenenziale 27 febbraio 1916, n. 266, che approvò la lista degli oggetti e materiali considerati di contrabbando di guerra assoluto e condizionale e le aggiunte e modificazioni apportatevi coi successivi decreti Luogotenenziali 16 luglio 1916, n. 931; 14 dicembre 1916, n. 1803, e 22 febbraio 1917, n. 387, e ritenuta l'opportunità di coordinare ed integrare, in corrispondenza, l'elenco delle merci colpite da divieto di esportazione;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato per le finanze, di concerto con quelli degli affari esteri, della guerra, della marina, dell'agricoltura e dell'industria, commercio e lavoro;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Alla tabella delle merci di vietata esportazione dal Regno, approvata con decreto Luogotenenziale del 2 gennaio 1916, n. 15, sono aggiunte le merci seguenti: acido formico, capelli non lavorati, cere di qualsiasi specie, etero formico, feldspato, lastre e lavori di vetro, materiali abrasivi di qualsiasi specie, sia naturali che artificiali, minerali e sali di arsenico, stronzio e litio, nero animale, pellicole sensibilizzate, residui di ossa bruciate, spugne greggie e lavorate.

Art. 2.

Il presente decreto entrerà in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale*.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella Raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 1° aprile 1917.

TOMASO DI SAVOIA.

BOSELLI — MEDA — SONNINO — MORRONE — CORSI — RAINERI — DE NAVA.

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

Ordine generale N. 1. (S.).

Movimenti nel personale superiore.

Si porta a conoscenza del personale che il comm. ing. David *Serani,* sotto capo servizio al Commerciale, è stato nominato capo compartimento e destinato al Compartimento di Milano, in sostituzione del comm. ing. Alberto *Brandani,* collocato a riposo, in seguito a sua domanda, dal 1° aprile 1917.

Ordine di servizio N. 32. (M. C.).

Estensione del servizio merci nella fermata di Quercianella.

(Vedi O. S. 155-1915, 159 e 191-1916).

Dal giorno 16 aprile 1917 la fermata di Quercianella, della linea Livorno-Vada, ora abilitata al servizio delle merci a grande velocità limitatamente ai trasporti non superanti il peso di kg. 500 per spedizione e di kg. 100 per collo, viene con le stesse limitazioni abilitata anche al servizio delle merci a piccola velocità ordinaria.

In conseguenza di quanto sopra, nella « Prefazione generale (parte seconda) all'orario generale di servizio », a pagina 8, di contro al nome della fermata di Quercianella, si dovrà sostituire l'indicazione L G con quella L O-a; nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato » (edizione giugno 1914), a pagina 47, di contro al nome della fermata suddetta, si dovrà aggiungere nella colonna 10 la lettera O col richiamo (10).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Ordine di servizio N. 33. (C).

Concessione eccezionale temporanea ai lavoratori agricoli.

(Vedi Ordine di servizio N. 116-1916).

L'applicazione della tariffa militare col bollo pei viaggi in comitiva dei lavoratori agricoli d'ambo i sessi, concessa con l'ordine di servizio n. 116-1916, è ammessa soltanto per i viaggi sulle ferrovie dello Stato e non per quelli in servizio cumulativo, nè con le ferrovie secondarie nè con le linee Lecce-Francavilla e diramazione Novoli-Nardò e Brescia-Iseo cedute in esercizio privato.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9, 16 *e* 22.

Ordine di servizio N. 34. (M).

Estensione di servizio nello scalo di Genova P. C. Calate (Calate Boccardo).

A datare dal 16 aprile 1917 lo scalo di Genova P. C. Calate (Calate Boccardo) viene ammesso a ricevere trasporti a P. V. a carro completo di merci non destinate all'imbarco, esclusivamente dirette alle Ditte aventi depositi o magazzini nella calata Boccardo e fruenti di tale concessione in base a rilascio di apposito atto d'obbligo.

Ai trasporti di cui trattasi sono applicabili, oltre alle tasse normali stabilite per lo Scalo di Genova P. C. Calate, a norma dell'allegato 8 alle tariffe, la sovratassa di L. 10 per carro di qualsiasi portata, come è previstò nel suddetto atto d'obbligo, sovratassa che deve essere riscossa in ogni caso dalla stazione di Genova P. C. Calate all'atto dello svincolo della merce, e fatta figu-

rare separatamente sui documenti di trasporto con l'indicazione « *sovratassa di esercizio* ».

Sui documenti di trasporto dovrà sempre figurare come stazione destinataria quella di Genova P. C. Calate (Calate Boccardo) ed essere apposta l'annotazione « *autorizzazione speciale* ».

Le disposizioni di cui trattasi sono applicabili anche ai trasporti in destinazione o provenienza degli stabilimenti della Società Esercizio Bacini e della Ditta Luigi Cavanna, raccordati con la Calata delle Grazie (facente parte delle Calate Boccardo) salvo per quanto riguarda la sovratassa di esercizio stabilita dalle relative convenzioni, che deve essere applicata e riscossa secondo le norme delle convenzioni medesime.

I trasporti in arrivo di merci non destinate all'imbarco che risultassero diretti a ditte non fruenti dell'accennata concessione o non aventi binario raccordato, saranno d'ufficio rispediti alla stazione di Genova Principe, dove le ditte dovranno effettuare lo svincolo, pagando (oltre alle tasse di porto per il percorso fino a Genova P. C. Calate per le spedizioni in assegnato) la tassa di cui all'8° capoverso dell'art. 15, parte I, dell'allegato 8 alle tariffe, nonchè quella di sosta per il periodo intercedente dal momento dell'arrivo dei carri a Genova P. C. Calate fino a quello della messa a disposizione a Genova Principe.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Ordine di servizio N. 35. (C.)

Trasporti militari.

1° — *Libretti ferroviari agli aspiranti ufficiali.*

In seguito ad accordi intervenuti col Ministero della guerra è stato ammesso l'uso del libretto personale mod. A per i viaggi a tariffa militare degli *aspiranti ufficiali*, dovendo essi conside-

rarsi come rivestiti dello stato di ufficiale e quindi compresi fra quelli indicati al paragrafo 17, lett. *a*) del regolamento per i trasporti militari.

2° — Viaggi a tariffa militare degli ufficiali farmacisti di complemento e di milizia territoriale.

Con Regio decreto n. 356 del 28 marzo 1915, il grado di farmacisti militari di complemento è stato abolito ed in sua vece è stato istituito quello di *ufficiali farmacisti* di complemento e di milizia territoriale, pei quali (essendo ad essi applicabili tutte le norme comuni agli ufficiali di complemento e di milizia territoriale di cui al comma *a*) del paragrafo 17 del regolamento per i trasporti militari) è stato ammessa l'applicazione della tariffa militare in luogo di quella differenziale C., e l'uso del libretto personale mod. A.

Per conseguenza dovrà essere annullato il punto 4° del paragrafo 18 del regolamento pei trasporti militari.

In attesa della pubblicazione di una appendice al regolamento per i trasporti militari dovrà prendersi nota di quanto viene comunicato col presente ordine di servizio nel regolamento stesso, mediante annotazione ai paragrafi 17, lettera *a*) e 103, quadro 1°, del prospetto.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9, 16 e 22.

Ordine di servizio N. 36. (C.).

Servizio cumulativo con le ferrovie Salentine.

(Vedi Ordine di servizio N. 184-1916).

In seguito a comunicazioni ricevute dalle ferrovie Salentine, si avverte che ai cavalli spediti a grande velocità deve essere

applicata, a favore delle ferrovie Nardò-Tricase-Maglie e Lecce-Francavilla Fontana, con diramazione Novoli-Nardò Centrale, la quota di correzione stabilita per la piccola velocità accelerata, cioè quella di L. 0.80 per capo, col minimo di L. 5 per spedizione.

Di ciò dovrà essere presa nota nell'allegato n. 17 all'ordine di servizio n. 184-1916.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di servizio N. 37. (M. L.).

Apertura all'esercizio del doppio binario fra le stazioni di Nervi e Pieve di Sori.

A partire dai treni 12 e 1611 del giorno 22 febbraio 1917 è stato aperto all'esercizio il secondo binario fra le stazioni di Nervi e di Pieve di Sori.

Descrizione della linea. — Lungo il suddetto tratto di linea, in seguito all'avvenuta sistemazione, le opere d'arte che si incontrano sono le seguenti:

N. 11 cavalcavia;
» 2 passaggi a livello;
» 4 case cantoniere, due delle quali adibite a fermata (S. Ilario Ligure e Pontetto);
» 1 fabbricato viaggiatori a tre assi per la fermata di Bogliasco;
» 3 gallerie lungo il binario dei treni dispari;
» 4 gallerie lungo il binario dei treni pari.

Il tracciato dei due binari si svolge conservando le stesse caratteristiche della linea esistente per quanto riguarda le livellette ed i raggi minimi delle curve.

Stazione di Nervi. — Tre binari di ricevimento treni, con accesso diretto su tutte per i treni dispari, sulla 2ª e 3ª per i treni pari, delle seguenti lunghezze utili:

1° linea m. 463.
2° linea m. 361.
3ª linea m. 361.

Binari di precedenza due; quello per i treni dispari, al quale si accede dalla prima linea, è della lunghezza utile di m. 344; quello per i treni pari, in comunicazione tanto colla 2ª quanto colla 3ª linea, è della lunghezza utile di m. 372.

Ai binari di scalo si può accedere dalle tre linee di stazione. L'asta di manovra verso Spezia ha una lunghezza utile di m. 171. Lo scalo merci è dotato di una stadera a ponte da 40 tonn. e di una gru da pesi da 6 tonn.

Stazione di Pieve di Sori. — Tre linee di ricevimento, con accesso diretto su tutte per i treni pari, dalla 1ª e 2ª per i treni dispari, delle seguenti lunghezze utili:
1ª linea m. 260.50;
2ª linea m. 260.50;
3ª linea m. 437.00.

Segnalamento. — Tutti i deviatoi delle stazioni di Nervi e Pieve di Sori che interessano i binari di corsa e tutti i segnali di partenza e di protezione sono manovrati dalle attuali cabine degli apparati centrali, rispettivamente posti di blocco n. 6 e 7.

Nessuna variazione è stata apportata al segnalamento, eccettuato lo spostamento del segnale di partenza di Pieve di Sori, lato Nervi, il quale, pur rimanendo alla stessa progressiva, è stato portato da destra a sinistra del binario di corsa nel senso di marcia dei treni ai quali comanda, e quello del segnale di partenza dalla stessa stazione, lato Recco, che è stato trasportato verso tale direzione a m. 172.40 dall'asse del fabbricato viaggiatori.

Distribuito agli agenti delle classi 3, 4, 7, 53, 54 e 55 del Compartimento di Genova.

Circolare N. 32. (M).

Indirizzi telegrafici e telefonici.

È in corso di ristampa la « tabella degli indirizzi telegrafici e telefonici » che dovrà essere incollata sulla tabella attualmente in vigore.

Le Divisioni Movimento invieranno subito una richiesta complessiva della nuova tabella ai Magazzini stampe e provvederanno, poi, alla sollecita distribuzione alle stazioni.

Si rammenta l'obbligo di indicare sulla tabella l'ufficio telegrafico governativo al quale, da ciascuna stazione, devono essere appoggiato il telegramma all'indirizzo terzo ed i prescritti telegrammi informativi.

Fino a che durerà lo stato di guerra si dovranno indirizzare anche alla Direzione dei trasporti, ed alla Delegazione della predetta Direzione, i telegrammi che, secondo le norme della tabella, devono essere comunicati alla Commissione militare di linea.

In relazione all'annotazione (*a*), posta in calce all'indirizzo *quarto*, si ricorda che le disposizioni relative all'applicazione del « *regime speciale* » sono le seguenti:

sulle linee a doppio binario si applicherà il regime del « giunto telegrafico » rispetto al treno precedente ed al susseguente;

sulle linee a semplice binario si applicherà il regime del « consenso telegrafico » per il treno in cui viaggiano i Reali o Sovrani esteri e del « giunto telegrafico » rispetto al treno susseguente;

sulle linee esercite col « blocco », funzionante regolarmente, si applicherà soltanto il regime del « giunto telegrafico » fra le zioni aventi fra di loro posti intermedi;

il dirigente della stazione dove il treno incontra di punta deviatoi non assicurati nella loro posizione (pel ricevimento del treno) da apparato centrale o da collegamenti di sicurezza, dovrà

presenziarli personalmente o farli presenziare, mediante ordine scritto, dall'agente incaricato della visita dei deviatoi stessi.

È inteso che le suindicate disposizioni del « *regime speciale* » devono essere applicate ai viaggi di cui al punto « 1 » dell'indirizzo quarto.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 31, 32, 41, 42 *e* 55.

Circolare N. 33. (C.).

Documenti di scorta per i trasporti di zucchero nell'interno del Regno. Circolazione dello zucchero di Stato.

(Veggasi Circolare N. 31-1916).

Per norma nell'accettazione dei trasporti di zucchero si avverte che, per disposizione del Ministero delle finanze, non occorre più la bolletta di legittimazione per la circolazione della detta merce nelle zone di vigilanza doganale, di cui alla parte VII, paragrafo I, del regolamento pel servizio doganale sulle ferrovie.

L'obbligo del detto documento rimane fermo soltanto per i trasporti di zucchero che escono dagli zuccherifici o dalle raffinerie, ovunque destinati, secondo è detto nella circolare n. 31-1916.

In relazione poi a quanto stabilisce il decreto Luogotenenziale 11 marzo 1917, n. 374, circa la fabbricazione, il trasporto e la vendita dello *zucchero di Stato,* si notifica, per la parte che riguarda la nostra Amministrazione, che lo zucchero stesso, prodotto dalla raffineria della Società ligure lombarda di Sampierdarena, verrà diretto dall'ufficio finanziario instituito presso la medesima ai depositi regionali di vendita stabiliti presso alcune dogane del Regno, e che per ora saranno i seguenti:

Torino, Milano, Verona, Genova, Roma e Napoli.

Lo zucchero sarà trasportato per conto dell'Amministrazione

delle gabelle in vagoni con piombi rotondi della finanza ed accompagnato dalla bolletta di spedizione mod. n. 5.

Dai depositi regionali sovraccennati lo zucchero sarà spedito ai depositi di distribuzione, cioè ai depositi dei negozianti all'ingrosso, e durante tale trasporto sarà scortato da una bolletta di vendita rilasciata dalla dogana presso la quale è istituito il deposito regionale mittente.

La bolletta di vendita tiene luogo di bolletta di legittimazione, ed in caso di suo smarrimento durante il trasporto, le stazioni dovranno attenersi alle norme indicate nell'art. 223 del citato regolamento per il servizio doganale sulle ferrovie.

Avvertesi, infine, per norma nell'applicazione delle tasse di porto, che i detti trasporti di zucchero di Stato, come quelli dei relativi recipienti vuoti, quantunque accompagnati o dalla bolletta mod. n. 5 o dalla bolletta di vendita, non godono di alcuna riduzione nè del conto corrente, per cui saranno da riscuotersi dalle stazioni i prezzi della tariffa ordinaria.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5, 18, 19, 20, 21 *e* 22.

Comunicazioni.

Opera di previdenza a favore del personale.

(*Legge 19 giugno 1913, n. 641*).

Dopo le comunicazioni fattesi nel bollettino n. 2 dell'11 gennaio 1917, la Giunta dell'Opera di previdenza ha approvato, a tutto il 31 marzo 1917, le seguenti liquidazioni:

LIQUIDAZIONI	Esercizio	Indennità di buonuscita (art. 1, § 1, della legge)						Sussidi temporanei ad orfani — (art. 1, § 2 della legge)		Assegni alimentari vitalizi — (art. 1, § 3 della legge)		Rimborsi di trattenute (art. 3 della legge)					
		ad agenti			a famiglie							ad agenti			a famiglie		
		N.	importo		N.	importo		N.	importo	N.	importo	N.	importo		N.	importo	
Approvate dal 1° gennaio 1917 a tutto il 31 marzo 1917	1912-13	—	—	—	1	98	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	1913-14	1	353	60	1	463	04	—	—	—	—	—	—	—	—	1	28
	1914-15	—	—	—	1	265	52	1	240	—	—	—	—	—	—	—	—
	1915-16	—	—	—	50	19.856	09	24	8.865	2	690	2	14	11	1	4	96
	1916-17	537	559.549	74	120	73.656	37	109	38·756	5	1.710	7	116	22	4	110	24
Aggiungendo quelle approvate precedentemente.	......	9693	7.334.463	76	2247	1.425.808	61	1665	590.534	62	22.008	146	1.202	20	42	413	66
Si ha un totale a tutto il 31 marzo 1917 . . .		**10231**	**7.894.367**	**10**	**2620**	**1.520.447**	**63**	**1799**	**638.395**	**69**	**24.408**	**155**	**1332**	**53**	**48**	**536**	**14**

Sul residuo della disponibilità dell'esercizio finanziario 1916-1917 *furono approvate dal Comitato, dopo il* 31 *dicembre* 1916, *le seguenti concessioni*:

1°) - SUSSIDI TEMPORANEI AD ORFANI DI PENSIONATI:

(Art. 1, n. 2, lettera *c* della legge)

N. 2, a favore degli orfani sottoindicati:

1) ATTILIO, AMEDEO, RICCARDO e ROBERTO, orfani del capo stazione di 2° grado pensionato CARPENTIERI Vincenzo (61506): L. 527 annue, con decorrenza 1° ottobre 1916;

2) MICHELE e PASQUALE, orfani del conduttore pensionato FERRARO Raffaele (78372): L. 312 annue, con decorrenza 1° agosto 1916.

2°) - ASSEGNI ALIMENTARI VITALIZI A CONGIUNTI BISOGNOSI

(Art. 1, n. 3, lettera *c* della legge)

N. 7, a favore delle sottoindicate persone di famiglia di ex agenti:

1) BRUGNOLO Adele, vedova del manovale d'officina FILOSA Vincenzo (133046): L. 300 annue, con decorrenza 1° novembre 1916;

2) NICOLETTI Emilia, vedova dell'applicato CAMILLI Alfredo (39130): L. 360 annue, con decorrenza 1° novembre 1916;

3) PREO Vincenza, madre del portiere CALDERAN Sante (132649): L. 300 annue, con decorrenza 1° gennaio 1917;

4) MICHELETTI Agnese, madre del capo squadra alle merci TROIANI Pietro (133290): L. 300 annue, con decorrenza 1° gennaio 1917;

5) POMPONI Adele, vedova dell'usciere FATI Camillo (145): L. 300 annue, con decorrenza 1° gennaio 1917;

6) CONIGLIARO Concetta, madre del guardia stazione CARACCIOLO Salvatore (4038): L. 300 annue, con decorrenza 1° febbraio 1917;

7) SALVEMINI Enrichetta, sorella del controllore di 1° grado SALVEMINI Nicola (66412): L. 360 annue, con decorrenza 1° gennaio 1917.

3°) - RICOVERI DI ORFANI IN ISTITUTI DI EDUCAZIONE E DI ISTRUZIONE

(Art. 2, penultimo capoverso della legge)

N. 16, a favore degli orfani sottoindicati:

1) MARIA, orfana dell'operaio di 2ª classe SIGNORILE Vito (131607);

2) GUIDO, orfano del macchinista ZECCHINATO Domenico (29513);

3) PASQUALE, orfano del deviatore SACCIONE Giovanni (34451);

4) ELENA, orfana del cantoniere GAFFO Giovanni (106030);

5) RAFFAELLO, orfano del portiere CASANOVA Egisto (38492);

6) VITO, orfano del guardiano CILLO Giuseppe (76754);

7) MARIO, orfano del guardiano OTTANELLI Ferdinando (30536);

8) ERMINIO, orfano del cantoniere MALORNO Teodoro (31719);

9) ELIO, orfano del guardiano MORELLI Italo (115558);

10) CESARE, orfano del capo stazione di 3° grado ROMOLI Michele (39034);

11) VINCENZO, orfano dell'operaio di 2ª classe DI SALVO Nicola (109085);

12) MARIA, orfana del macchinista VENERUSO Giovanni (78598);

13) ALDO, orfano del manovratore ARRIGHI Alfredo (107784);

14) BRUNO, orfano del manovratore GHELARDONI Egidio (89171);

15) Lidia, orfana del capo conduttore Salvadori Calisto (86026);

16) Raffaele, orfano di primo letto dell'applicato principale Catalano Ernesto (58010), a condizione che, oltre alla quota parte di sussidio temporaneo, sia devoluta all'Opera di previdenza, quale contributo nelle spese di ricovero, la pensione annua di cui l'orfano è provvisto sul fondo pensioni.

4°) - Revoche di ricoveri.

1) Giuseppa, orfana del manovale Carolla Gennaro (28454). (Vedasi Bollettino n. 42 del 19 ottobre 1916).

Giusta l'art. 8 del Regolamento per il funzionamento dell'Opera, furono dal Comitato nominati i seguenti patroni, cui venne affidata l'assistenza e la sorveglianza di orfani ricoverati in Istituti di educazione e di istruzione, e di orfani del terremoto del 1908:

AVELLINO: Bellini Francesco - Sotto Ispettore dei lavori colà residente;

IESI: Buscaglione Giovanni, capo ufficio della Divisione Movimento di Ancona.

Con decreto Luogotenenziale 14 gennaio 1917, n. 91, l'Opera di previdenza fu autorizzata ad accettare la donazione da parte del Sodalizio denominato « Orfanotrofio femminile ferroviario di Napoli » di tutto il suo patrimonio, con l'obbligo di mantenere ed educare fino al compimento del 17° anno di età le 19 orfane di impiegati ferroviari indicate in apposito atto di donazione, stipulato il 26 settembre 1916.

In relazione a quanto sopra, il giorno 5 marzo 1917 fu consegnato all'Opera di previdenza il patrimonio del predetto Sodalizio costituito:

1° da L. 357.91 in contanti;

2° da n. 284 obbligazioni ferroviarie italiane da L. 500 nominali ciascuna, al 3 %, con cedole esigibili al 1° luglio 1917.

Le predette orfane, ora ridotte a 18, sono ricoverate presso la Casa delle figlie della carità, in Portici.

Il Direttore generale
R. DE CORNE'

SENTENZE

Infortuni sul lavoro - Indennità - Conservazione dell' infortunato in servizio - Prescrizione - Articolo 5 legge 9 luglio 1908, n. 418.

Il termine di prescrizione dell'azione per conseguire la indennità d'infortunio decorre anche per gli agenti stabili conservati in servizio senza riduzione di salario, dal giorno dell'avvenuto infortunio, sebbene il pagamento della indennità sia differito a norma dell'art. 5 *della legge* 9 *luglio* 1908, *n.* 418.

CASSAZIONE FIRENZE — Sentenza 11/18 gennaio 1917 (*Pres.* Mazzella; *Rel.* Giannattasio; *P. M.* Tommasi - concl. conf.) — Ferrovie Stato ricorrenti c. Bertini Aspromonte.

IN DIRITTO.

Attesochè di una questione ad ogni altra pregiudiziale si occupa con fondamento il *terzo mezzo* del ricorso.

L'Amministrazione delle ferrovie eccepiva la prescrizione dell'azione del Bertini come spiegata financo dopo il decorso del biennio dal giorno dell'infortunio sul lavoro concesso pel giudizio di revisione dall'art. 13 del testo unico di legge 31 gennaio 1904, num. 51. La Corte d'appello invece ha negato essere quello dell'infortunio nella specie il *dies a quo* del termine prescrizionale, perchè ai ferrovieri l'indennità non viene corrisposta finchè rimangono in servizio senza riduzione di salario; epperò come è sospeso il pagamento, rimane sospeso del pari il termine della azione. A tali conclusioni essa è pervenuta applicando l'art. 34 dello Statuto della Cassa pensioni per il personale delle ferrovie di Stato, approvato con R. decreto 23 maggio 1907, n. 289, il quale suona così: L'indennità non è corrisposta finchè il compartecipante continui il servizio presso l'Amministrazione ferroviaria

senza riduzione di salario. Qualora però in seguito si verifichi la riduzione del salario per conseguenza di tale inabilità, oppure avvenga la cessazione dal servizio si liquida l'indennità prevista dal presente capoverso.

Ai giudici di merito però è sfuggito come non più la detta norma sia applicabile al caso, e come al verificarsi del primo infortunio che si asserisce, già la liquidazione della indennità si trovava sottoposta ad altra, che chiaramente contraddice il significato attribuito dal giudice a quella precedente.

La Corte d'appello infatti non ha tenuto presente che già imperava la legge 9 luglio 1906, n. 418, relativa al trattamento del personale delle ferrovie di Stato, e che l'art. 5 di questa tenendo fermo, nella sua sostanza, il contenuto dell'art. 34 dello statuto della Cassa pensioni, ha chiaramente distinto i due concetti di accertamento del dovuto e di pagamento, il quale ultimo soltanto è sospeso finchè il ferroviere sia mantenuto in servizio senza riduzione di salario. L'ultimo periodo del vecchio art. 34 che sembra accennare a sospensione anche della liquidazione, mentre duri il servizio con salario indiminuito, è sparito nel nuovo art. 5, ove invece s'impartiscono differenti norme per tutta intera la liquidazione delle indennità per infortuni sul lavoro. « La liquidazione, scrive l'ultimo capoverso dell'articolo citato, vien fatta dall'Amministrazione delle ferrovie di Stato in base alle disposizioni contenute nella legge su citata 31 gennaio 1904, n. 51, e suo regolamento, ferma restando la giurisdizione e procedura ordinaria per gli eventuali ricorsi ». La nuova disposizione adunque mentre conserva la sospensione della corrisponsione dell'indennità pendenti determinate condizioni, per la liquidazione si richiama espressamente e senza distinzione a quanto dispone la legge comune in materia d'infortuni sul lavoro, e quindi anche ai termini prescrizionali nella medesima inclusi, con gli art. 13 e 17. Nè è lecito di estendere la sospensione stabilita pel pagamento all'accertamento del dritto: se non si voglia un jus singolare applicare oltre il campo a cui fu limitato, confondere ciò che la norma distingue, e far trionfare un principio che mancherebbe di ogni ragione giustificatrice.

Nulla infatti di più assurdo che procrastinare l'accertamento dell'infortunio eventualmente alla cessazione del servizio o dopo

molti anni da che il sinistro avvenne. Sarebbe stato lo stesso che rendere il più delle volte impossibile di definire esattamente un male di cui le tracce col tempo si potrebbero affievolire; o che potrebbe aggravarsi o trasformarsi per cause sopraggiunte ed estranee che lo complichino e le quali non riesca più facile il discernere. Mancherebbe per ambo le parti l'interesse a rendere più difficile l'accertamento del dovuto col lungo decorso di tempo; e d'altronde, solo ove fosse stata stabilita l'impossibilità di agire prima, la sospensione avrebbe potuto ritenersi imposta applicandosi il rito brocardo: «Contra non valentem agere non currit preascriptio». E qui si noti che alla Corte d'appello neanche quest'ultimo concetto è apparso chiaro, come dovea, giacchè laddove ha ammesso che la prescrizione non era ancora cominciata, ha dato adito all'azione riconoscendo che durava il termine durante il quale non poteva la medesima spiegarsi.

Che l'accertamento poi dell'infortunio debba precedere e restare distinto dall'inizio dei pagamenti, è chiarito pure da un altro capoverso dello stesso art. 5 della legge del 1908; che statuisce:

All'atto della cessazione del servizio col pagamento della indennità sono corrisposti anche i relativi interessi composti del 3.50 per cento. Orbene per l'art. 11 della legge sugl'infortuni sul lavoro, gl'interessi decorrono dalla liquidazione; e l'ipotesi di doverli corrispondere composti, presuppone un accertamento verificatosi molto anteriormente al pagamento di essi, e che fatto soltanto in data remota potrebbe venire a concretare quel beneficio economico, che la Commissione della Camera dei deputati, che si occupò della legge del 1908, intese di procurare stabilendoli a pro dei ferrovieri.

Ma il controricorso non osando difendere molto calorosamente l'errata decisione della Corte, osserva che di più infortunii fu vittima il Bertini, l'ultimo dei quali si verificò nel 1912; dalla qual data alla citazione non sarebbe trascorso un anno.

Senonchè nella lunghissima sentenza, densa di disquisizioni dottrinali, non è detto dei diversi pretesi infortuni quale veramente sia stato provato: ed anzi essendosi la Corte soffermata unicamente su quello del 1910 e tacendo degli altri, pare che abbia ritenuto sussistente sol quello, tanto più che riferisce nella narra-

tiva della sentenza, senza combatterlo poi, che l'altro del 1912 non ebbe conseguenze valutabili o, se le ebbe, furono di lieve grado. In ogni modo fossero state anche quest'ultime apprezzabili, la sentenza avrebbe dovuto attribuire l'indennità limitatamente agl'infortuni non prescritti, non assegnarla per tutti; epperò, sempre affinchè siano fatte le opportune distinzioni, va cassata interamente, restando gli altri mezzi assorbiti.

Vedrà la Corte di rinvio quanto compete per gl'infortunii non prescritti, qualora li reputi provati, e curerà di non cadere nell'altro errore denunziato giustamente nel *quarto mezzo* di attribuire senz'altro immediatamente l'indennità, trascurando di applicare la sospensione finchè duri il mantenimento in servizio, senza riduzione di salario, secondo prescrive il ripetuto articolo 5 della legge 9 luglio 1908, n. 418.

P. Q. M. — Cassa la sentenza, ecc.

Rinvia la causa, per nuovo esame, alla Corte di appello di Lucca.

MASSIMARIO

Procedimento penale - Agente che si impossessa di quantità, anche minima, di carbone disperso nell'ambito ferroviario - Furto qualificato.

L'agente ferroviario che senza permesso dell'Amministrazione s'impossessa di una quantità, sia pure minima, di carbone (nella specie, del valore di lire 1) caduto dalle locomotive o comunque disperso sui binari di stazione, risponde di furto qualificato. A nulla giova l'argomento portato a discolpa che quel carbone sarebbesi polverizzato e perduto per non venire dall'Amministrazione raccolto ed utilizzato, perchè anche sussistendo tale fatto non è lecito a chicchessia di sottrarlo alla libera disponibilità dell'Amministrazione stessa proprietaria, la quale in un momento qualunque ove lo ritenga di suo interesse, potrebbe ordinarne la raccolta per farne uso. E neppure puossi ritenere che colla sua azione l'agente credesse di fare cosa se non del tutto lecita, almeno tollerata, quando nell'esportare il carbone egli ricorse ad ogni cautela per isfuggire all'altrui sorveglianza.

CORTE D'APPELLO DI CASALE — Sentenza 12 lug. 1916.

Procedimento penale - Pubblico ufficiale - Appropriazione di somme - Alterazione di documenti - Coesistenza dei due reati di peculato e di falso.

Costituisce peculato l'approvazione commessa da un applicato di stazione, come tale pubblico ufficiale, di somme delle quali abbia la esazione e la custodia per ragioni del suo ufficio.

Nella alterazione di date, nella registraione di partite difformi dal vero, nella raschiatura di partite veritiere con sostitu-

zione di altre fittizie, concorrono gli elementi intenzionali e materiali del reato di falso in atto pubblico, vale a dire, la qualità di pubblico ufficiale nell'autore del reato, la immutazione del vero, il dolo, il pubblico e privato nocumento, il carattere di atto pubblico inerente ai registri e documenti alterati.

La nozione dell'atto pubblico non deve essere limitata ai soli atti autentici menzionati negli articoli 1315, 1317, *Cod. civ.*

Questi riguardano una sola categoria di atti pubblici, mentre nella dizione generica adottata dal legislatore nell'art. 275 *Cod. pen. «atto formato da pubblico ufficiale nell'esercizio delle sue funzioni» debbono comprendersi tutti gli atti che il pubblico ufficiale compie in rappresentanza e nell'interesse della pubblica amministrazione nell'esercizio delle sue funzioni e nelle forme prescritte.*

Non ha poi fondamento giuridico la teorica dell'assorbimento del reato di falso in quello di peculato nel senso che l'alterazione dell'atto pubblico non possa dare vita ad un reato per sè stante, ma debba considerarsi come elemento costitutivo del peculato, perchè il falso in atto pubblico è un reato formale il quale si perfeziona colla semplice lesione arrecata alla fede e alla presunzione di sincerità da cui l'atto del pubblico ufficiale deve essere sempre assistito indipendentemente dal danno economico arrecato.

TRIBUNALE PORDENONE — Sentenza 8 novembre 1916.

ANNO X — N. 16

19 APRILE 1917

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

Parte prima. — Leggi e decreti:

Roma, aprile 1917 — Tip. Nazionale Bertero di G. Guadagnini e C.

Parte seconda. — **Ordini generali, Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata:***

Parte terza. — **Ordini di servizio e Circolari *di durata determinata:***

(*Per memoria*).

In appendice:

(*Per memoria*).

Parte quarta. — **Giurisprudenza ferroviaria:**

(*Per memoria*).

Legge 29 *marzo* 1917, *n.* 554, *che converte in legge il R. decreto* 1° *novembre* 1914, *n.* 1285, *relativo a provvedimenti di tariffa ferroviaria compresi nella legge* 23 *luglio* 1914, *n.* 742, *ed ai prezzi dei biglietti di andata e ritorno sulle linee ad esercizio economico o servite da tariffe locali o vicinali* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Il Senato e la Camera dei deputati hanno approvato;
In virtù dell'autorità a Noi delegata;
Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

Articolo unico.

È convertito in legge il R. decreto 1° novembre 1914, n. 1285, col quale l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato fu autorizzata ad applicare al di là del limite di quattro mesi previsto dall'ultimo capoverso dell'art. 14 della legge 23 luglio 1914, numero 742, ed in modo graduato, i provvedimenti di tariffa degli articoli 13, 14 e 15 della legge stessa che non avessero avuto effetto entro il periodo di tempo anzidetto, ed a limitare l'aumento dei prezzi dei biglietti di andata e ritorno per viaggi sulle linee ad esercizio economico o servite da tariffe locali o vicinali in modo che la percentuale dell'aumento stesso non risultasse superiore a quella dei corrispondenti biglietti di andata e ritorno ordinari.

---

(1) Pubblicata nella *Gazzetta ufficiale* 12 aprile 1917, n. 86.

Ordiniamo che la presente, munita del sigillo dello Stato, sia inserta nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a Roma, addì 29 marzo 1917.

TOMASO DI SAVOIA.

ARLOTTA.

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 4 *marzo* 1917, *n.* 551, *concernente il rilascio di biglietti ferroviari ordinari di abbonamento e di quelli a tariffa locale n.* 8 *per percorrenze superiori a* 60 *chilometri* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Vista la legge 22 maggio 1915, n. 671, che conferisce al Governo del Re poteri straordinari durante la guerra;

Viste le tariffe e condizioni pei trasporti effettuati sulle linee ferroviarie esercitate dallo Stato;

Visto il decreto Luogotenenziale 11 gennaio 1917, n. 53, relativo a provvedimenti riguardanti limitazioni ferroviarie e tariffe viaggiatori;

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 12 aprile 1917, n. 86.

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato per i trasporti marittimi e ferroviari, di concerto con quelli del tesoro, dell'agricoltura e dell'industria, commercio e lavoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico.

Le disposizioni di cui al punto VIII dell'art. 1 del decreto Luogotenenziale 11 gennaio 1917, n. 53, concernenti il rilascio di biglietti di abbonamento ordinari e di quelli a tariffa locale n. 8 per percorrenze superiori a 60 km., sono estese a persone dipendenti da amministrazioni che hanno carattere di pubblica utilità, quali l'Istituto nazionale delle assicurazioni, la Cassa nazionale di assicurazione per gli infortuni degli operai sul lavoro, la Cassa nazionale di previdenza per la invalidità e la vecchiaia degli operai, il Commissariato dell'emigrazione, i brefotrofi che hanno il baliatico esterno per gli esposti, nonchè ai corrieri di Gabinetto delle ambasciate e legazioni, presso S. M. il Re d'Italia, di Stati esteri i quali usino un trattamento di reciprocanza.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 4 marzo 1917.

TOMASO DI SAVOIA.

BOSELLI — ARLOTTA — RAINERI — CARCANO — DE NAVA.

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 22 *marzo* 1917, *n.* 543, *col quale è modificata la denominazione del capitolo n.* 57-*bis dello stato di previsione del Ministero per i trasporti marittimi e ferroviari per l'esercizio finanziario* 1916-917; *e lo stanziamento del capitolo stesso è aumentato di lire* 145,000,000 (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Vista la legge 22 maggio 1915, n. 671, sul conferimento al Governo dei poteri straordinari per la guerra;

Vista la legge 24 dicembre 1916, n. 1738;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato per il tesoro, di concerto con quello per i trasporti marittimi e ferroviari;

Abbiamo decretato e decretiamo:

La denominazione del capitolo n. 57-bis dello stato di previsione del Ministero per i trasporti marittimi e ferroviari per l'esercizio finanziario 1916-917 è modificata come segue: « Spese concernenti il traffico marittimo - Acquisto e noleggio di navi da trasporto - Spese di esercizio », e lo stanziamento del capitolo stesso è aumentato di L. 145,000,000 (lire centoquarantacinque milioni).

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 22 marzo 1917.

TOMASO DI SAVOIA.

BOSELLI — CARCANO — ARLOTTA.

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 12 aprile 1917, n. 86.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 22 *marzo* 1917, *n.* 544, *col quale lo stanziamento del capitolo n.* 55 *dello stato di previsione del Ministero per i trasporti marittimi e ferroviari, per l'esercizio finanziario* 1916-917, *è aumentato di L.* 100,000 (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Vista la legge 22 maggio 1915, n. 671, sul conferimento al Governo dei poteri straordinari per la guerra;

Vista la legge 24 dicembre 1916, n. 1738;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato per il tesoro, di concerto con quello per i trasporti marittimi e ferroviari;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Lo stanziamento del capitolo n. 55: « Spese per assistenza e rimpatrio di equipaggi delle navi mercantili affondate ecc. » dello stato di previsione del Ministero per i trasporti marittimi e ferroviari, per l'esercizio finanziario 1916-917, è aumentato di lire centomila (L. 100,000).

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 22 marzo 1917.

TOMASO DI SAVOIA.

BOSELLI — CARCANO — ARLOTTA.

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 12 aprile 1917, n. 86.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 25 *marzo* 1917, *n.* 550, *concernente l'applicazione del contributo straordinario di guerra alle annualità per sovvenzioni ferroviarie* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

In forza dei poteri straordinari conferiti al Governo del Re con la legge 22 maggio 1915, n. 671;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato per le finanze, di concerto con quello del tesoro;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

L'applicazione del contributo straordinario di guerra, di cui ai decreti 21 novembre 1915, n. 1643, all. A, e 31 maggio 1916, numero 695, sul pagamento da parte dello Stato a favore degli Istituti od Enti cessionari di annualità fisse per sovvenzioni ferroviarie, o per sovvenzioni per linee tramviarie extra urbane, è limitata ad un triennio con decorrenza dalla pubblicazione del suddetto decreto 21 novembre 1915.

Art. 2.

I pagamenti del complessivo ammontare delle annualità cedute effettuati da alcuno degli Enti contemplati dal secondo

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 13 aprile 1917, n. 87.

comma dell'art. 1 del R. decreto 21 novembre 1915, n. 1643 all. A, saranno esenti dallo speciale contributo.

Art. 3.

È nullo qualsiasi patto pel quale nei contratti di cessione sia stabilito un compenso od indennizzo qualsiasi, od altra forma di garanzia a favore degli enti cessionari, per rivalersi del contributo che verrà loro trattenuto dallo Stato all'atto del pagamento delle singole annualità, in quanto ecceda l'ammontare del contributo su tre delle annualità medesime.

Art. 4.

È fatto obbligo agli enti cessionari di limitare, su domanda delle parti, le garanzie eventualmente stabilite in contratti già stipulati a sensi e nei modi di cui all'art. 3 del presente decreto.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 25 marzo 1917.

TOMASO DI SAVOIA.

BOSELLI — MEDA — CARCANO.

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

DECRETO-LEGGE LUOGOTENENZIALE 1 *aprile* 1917, *n.* 537, *col quale sono introdotte maggiori assegnazioni e diminuzioni di stanziamento su alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero per i trasporti marittimi e ferroviari per l'esercizio finanziario* 1916-917 (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Vista la legge 24 dicembre 1916, n. 1738;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato per il tesoro, di concerto con quello per i trasporti marittimi e ferroviari;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Nello stato di previsione della spesa del Ministero per i trasporti marittimi e ferroviari, per l'esercizio finanziario 1916-917, sono introdotte le maggiori assegnazioni e le diminuzioni di stanziamento di cui alla tabella allegata al presente decreto, firmata, d'ordine Nostro, dai ministri proponenti.

Questo decreto sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 1° aprile 1917.

TOMASO DI SAVOIA.

BOSELLI — CARCANO — ARLOTTA.

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 11 aprile 1917, n. 85.

TABELLA *delle maggiori assegnazioni e delle diminuzioni di stanziamento su taluni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero per i trasporti marittimi e ferroviari per l'esercizio finanziario* 1916-917.

MAGGIORI ASSEGNAZIONI.

Cap. n. 3.	Ministero - Spese varie d'ufficio	L.	8,000
» 5.	Pubblicazioni ufficiali e periodiche	»	1,000
» 10.	Sussidi ad impiegati ed al basso personale, ecc.	»	2,000
» 13.	Spese casuali	»	2,000
» 16.	Personale dell'Ispèttorato generale dei servizi marittimi	»	3,700
» 20.	Spese di trasferta e di missione, ecc.	»	5,000
» 26.	Spese di stampati e di pubblicazioni ufficiali	»	15,000
» 27.	Acquisto di carta e di oggetti vari di cancelleria	»	2,000
» 29.	Compensi per lavori o servizi straordinari, ecc.	»	25,000
		L.	63.700

DIMINUZIONI DI STANZIAMENTO.

Cap. n. 11.	Sussidi ad impiegati già appartenenti alla Amministrazione della marina mercantile, ecc.	L.	800
» 18.	Personale dell'Ispettorato dei servizi marittimi-indennità di residenza in Roma	»	1,000

Cap. n. 22. Spese per l'estrazione dei galleggianti sommersi	»	5,000
» 36. Compenso di navigazione alle navi da carico, ecc.	»	56,900
	L.	63,700

Visto, d'ordine di S. R. il Luogotenente Generale di S. M. il Re:

Il ministro per i trasporti marittimi e ferroviari
ARLOTTA

Il ministro del tesoro
CARCANO

Appendice N. 8 all'Ordine generale N. 28-1912.

Modificazioni alle circoscrizioni delle Sezioni Lavori di Reggio Calabria, Taranto e Catanzaro.

(Vedi Bollettini N·i 44–1912; 21-28-36 e 42-1913; 39-1916; 12–1917).

A datare dal 1° maggio 1917, le circoscrizioni delle Sezioni Lavori di Reggio Calabria, Taranto e Catanzaro restano modificate, come dal seguente prospetto:

Divisioni	Sezioni	Linee e tronchi di linea compresi in ciascuna Sezione	*Osservazioni*
Reggio Calabria	Reggio Calabria	Reggio Calabria Succ. (i) – Rosarno (i) Reggio Calabria Succ. (e) – Reggio Calabria Porto (i) Reggio Calabria (i) – Soverato (i) Diramazione al Porto di Villa S. Giovanni	(i) incluso (e) escluso
	Taranto	Metaponto (e) – Cirò (i) Sibari (e) – Cosenza Pietrafitta (i)	
	Catanzaro *	Cirò (e) – Catanzaro Marina-Soverato (e) Catanzaro Marina (e) – S. Eufemia Biforc. (e) S. Eufemia Biforc. (i) – Rosarno (e)	* Con riparto distaccato a Cosenza

(Approvato dal Consiglio d'amministrazione nella seduta del 4 aprile 1917.

Ordine di servizio N. 38. (M. C.).

Estensione di servizio nella stazione di Nasisi.

(Vedi Ordine di servizio N. 46-1916).

La stazione di *Nasisi* della linea Taranto-Brindisi, ora abilitata ai trasporti, in servizio interno e cumulativo italiano, di merci a grande velocità e piccola velocità ordinaria a carro completo per conto dell'Autorità militare, viene ammessa anche ai trasporti a grande velocità e piccola velocità ordinaria *di merci in dettaglio*, sempre per conto dell'Autorità militare.

La stazione stessa viene inoltre ammessa ai trasporti a grande velocità e piccola velocità ordinaria a carro completo per conto della Ditta Francesco Tosi di Legnano avente binario raccordato.

Nulla è mutato nei riguardi della tassazione, la quale dovrà essere fatta in base alla distanza stabilita con le norme dell'avvertenza *C* a pagina 5 del prontuario generale delle distanze chilometriche.

In conseguenza di quanto sopra,

— nella « Prefazione generale (parte seconda) all'orario generale di servizio a pagina 11, deve essere modificata come appresso la nota (27): « Ammessa ai trasporti a G. V. e P. V. O. tanto a carro completo che in dettaglio per conto dell'Autorità militare ed ai trasporti a G. V. e P. V. O. a carro completo per conto della Ditta Francesco Tosi di Legnano ».

— nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato » (edizione giugno 1914) deve essere modificata come appresso la nota (11) in calce alla pagina 39: « Limitatamente ai trasporti per conto dell'Autorità militare tanto a carro completo che in dettaglio ed a quelli a carro completo per conto della Ditta Francesco Tosi di Legnano, da tassarsi gli uni e gli altri sulla distanza calcolata in base all'avvertenza C a pag. 5, ma senza bisogno di preventiva autorizzazione ».

— a pagina 26 del fascicolo « Elenco delle stazioni ecc. che

partecipano alle tariffe speciali n. 1 e 11 G. V. in servizio cumulativo ferroviario-marittimo » (edizione 1° maggio 1915) fra i nomi di Narzole e Navacchio trascrivere:

NASISI	3	3	3	3	3	2	3

Infine nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche, in uso nelle stazioni e negli uffici di controllo, le distanze valevoli per la tassazione dei trasporti da e per Nasisi restano quelle già indicatevi, però per le relazioni di cui al seguente prospetto le distanze sono quelle esposte di contro alle relazioni stesse.

Nasisi – Rumianca	Km. 1107	Nasisi – Dossobuono	Km. 891
» Ferrania	» 1110	» Roverbella	» 888
» Riva Trigoso	» 1010	» Corbezzi	» 859
» Grondola Guinadi	» 938	» Vaioni	» 870
» Moiana	» 1056	» Tassignano	» 903
» Brenna Alzate	» 1048	» Caldine	» 822
» S. Zeno Folzano	» 954	» Pavona	» 549
» Ponte di Brenta	» 873	» Valle di Maddaloni	» 359
» Villaverla Montecchio	» 914	» S. Ilario del Jonio	» 396
» Rosolina	» 865	» Rignano Garganico	» 266
» Brondolo	» 878		

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Ordine di servizio N. 39. (R.).

Variazioni al testo della nomenclatura dei conti dall'anno 1915-16.

(Vedi Ordini di servizio N. 182, 307-1915; 81, 133, 187-1916 e 4-1917).

Pag. 26. — È stato istituito il seguente nuovo conto di entrata:

101-*bis* — *Ministero della guerra - Esercizio provvisorio della ferrovia Rezzato Vobarno* coll'annotazione « Bilancia col conto 130-*bis* della spesa ».

A — *Prodotti del traffico* - part. 306-*bis*.
B — *Introiti fuori traffico e diversi* - part. 306-*ter*.
C — *Ricupero del disavanzo della gestione* - part. 305-*quat*.

Tale conto è usato esclusivamente dall'Ufficio Ragioneria di Milano.

Pag. 26. — In seguito alla istituzione del precedente conto, restano soppressi i partitari 306-*bis* e 306-*ter* creati con l'ordine di servizio n. 81 (R) del 1916.

Pag. 27 — Sono stati istituiti i seguenti nuovi conti di entrata i quali formano il paragrafo 4° del titolo VIII - Operazioni per conto di terzi:

§ 4. — Operazioni per conto del R. Commissariato generale dei carboni.

Patrimonio.

108-*bis* — *Prelevamenti dal conto corrente col tesoro*, col partitario N. *319* e con l'annotazione: *Usato esclusivamente dal Servizio Ragioneria* (Bilancia col conto 137-bis della spesa).

Gestione.

108-*ter*. — *Ricavo vendite carboni e introiti vari*: coll'annotazione « Bilancia col conto 137-ter della spesa ».

A — *Vendita carboni*:
1) *alle ferrovie dello Stato* . . . . part. 320
2) *ad Amministrazioni civili e militari*. » 321
3) *a privati* . . . . » 322

B — *Noli per materiali diversi trasportati per conto della Amministrazione ferroviaria, di altre Amministrazioni e di terzi* . . . . » 323

C — *Ricuperi diversi* . . . . » 324

Pag. 39. — Nell'annotazione apposta al conto di spesa 15 C) sostituire ai partitari 888, 889 e 890 i partitari 897, 898 e 899.

Pag. 61. — È stato istituito il seguente nuovo conto di spesa:

130-*bis* — *Ministero della guerra* - *Esercizio provvisorio*

della ferrovia Rezzato-Vobarno: coll'annotazione « Bilancia col conto 101-bis di entrata »

A — *Spese d'esercizio* . . . . part. 1012-bis
B — *Erogazione dell'avanzo della gestione* . . . . » 1012-ter

Tale conto è usato esclusivamente dall'Ufficio Ragioneria di Milano.

Pag. 61. — Con la istituzione del precedente conto restano soppressi i partitari 1012-bis e 1012-ter creati con l'ordine di servizio n. 81 (R) del 1916.

Pag. 63. — Sono stati istituiti i seguenti nuovi conti i quali formano il paragrafo 4° del titolo VIII «Operazioni per conto di terzi » :

§ 4. — Operazioni per conto del R. Commissariato generale dei carboni.

Patrimonio.

137-*bis*. — *Versamenti al conto corrente del tesoro,* col n. *1048 di partitario* e con l'annotazione: *Usato esclusivamente dal Servizio Ragioneria* « Bilancia col conto 108-bis dell'entrata).

Gestione.

137-*ter*. — *Spese della gestione*: coll'annotazione « Bilancia *col conto* 108-*ter dell'entrata* »:

A) — *Acquisti di scorte* . . . . . . part. 1049
B) — *Trasporti marittimi, carico e scarico nei porti*. . . . . » 1050
C) — *Assicurazione per i rischi di mare* » 1051
D) — *Spese d'ufficio, delegazioni, commissioni, ecc.* . . . . » 1052
E) — *Quota a rimborso spese dell'Amministrazione ferroviaria*. . . . . . » 1053
F) — *Addebiti diversi* . . . . » 1054

Al partitario 1053 devesi apporre la seguente annotazione: « Vedi art. 13 delle norme approvate col decreto ministeriale 17 marzo 1917 ».

Pag. 71. — È stato istituito il seguente nuovo conto fuori bilancio:

63. — *Esercizio della ferrovia Rezzato-Vobarno*:

a) — *Esercizio* 1262
b) — *Scorte* 1262-bis

N. B. — I conti 101-bis di entrata e 130-bis di spesa sostituiscono quelli indicati nell'ordine di servizio n. 26 (S. M.), pubblicato nel *Bollettino ufficiale, n.* 11 1917.

Ordine di servizio N. 40. (C.).

Sospensione dell'applicazione di tariffe dei servizi internazionali per viaggiatori e bagagli.

I. — Dal 15 aprile 1917 è sospesa l'applicazione delle seguenti tariffe per il trasporto dei viaggiatori e bagagli in servizio internazionale:

1°) Tariffa del servizio fra l'Italia e la Svizzera, via Modane-Ginevra e via Ventimiglia-Ginevra, del 1° luglio 1913 (ordine di servizio n. 190-1913);

2°) Tariffa del servizio fra la Svizzera e la Francia in transito per l'Italia, via Ventimiglia, del 1° novembre 1913 (ordine di servizio n. 358-1914);

3°) Tariffa del servizio fra stazioni lacuali e di ferrovie secondarie dell'Alta Italia e la Svizzera (ordine di servizio numero 260-1911).

II. — Coll'occasione si ricorda, che, in dipendenza della guerra, è già stata sospesa l'applicazione della maggior parte anche delle altre tariffe per il trasporto dei viaggiatori e bagagli in servizio internazionale, restando in vigore soltanto le seguenti:

1°) Tariffa del servizio diretto fra l'Italia e la Francia, via

Ventimiglia, Moncenisio e Sempione del 1° agosto 1915 (ordine di servizio n. 222-1915), limitatamente alle seguenti corrispondenze per le quali si distribuiscono solo biglietti di corsa semplice:

a) Via Modane:

da Firenze, Genova, Milano, Roma, Napoli, Torino per Parigi e viceversa;

da Milano e Torino per Lyon Perrache e viceversa;

da Torino per Chambèry, Grenoble e Lyon-Brotteaux e viceversa;

b) via Ventimiglia:

da Genova, Torino, Milano, Roma e Napoli per Marsiglia e viceversa;

da Genova, S. Remo e Torino per Nizza e viceversa.

2°) Tariffa del servizio diretto fra l'Italia e la Svizzera, via Sempione, Gottardo e Tirano del 1° luglio 1913 (ordine di servizio n. 190-1913).

Di quest'ultima sarà diramato prossimamente un V supplemento, che formerà oggetto di apposito ordine di servizio.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9, 16, 22.

Ordine di servizio N. 41. (C.).

Trasporti per conto delle Società cooperative di consumo fra gli agenti ferroviari.

La « Società anonima cooperativa di consumo fra i ferrovieri di Spezia (frazione di Chiappa) » è ammessa a fruire, per le proprie spedizioni, della tariffa ridotta applicabile ai trasporti eseguiti per conto delle società cooperative ferroviarie, sotto l'osservanza delle norme e delle condizioni stabilite dal regolamento, di cui l'ordine di servizio n. 167-1911.

Il nome della predetta Società cooperativa deve, pertanto,

essere aggiunto, alla sede opportuna, nell'elenco allegato A al citato regolamento.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di servizio N. 42. (M. e L.).

Attivazione di un apparato centrale presso la stazione di Spezia Porto in località detta " Vivaio ".

Dalle ore 12 del giorno 1 maggio 1917 verrà attivato in prossimità della stazione di Spezia Porto a m. 649.45 verso città dal fabbricato Uffici di detta stazione, un apparato centrale idrodinamico per la manovra di due coppie di aghi a terra e di segnali a protezione del binario di allacciamento ai capannoni militari del « Vivaio ».

Detti impianti consistono:

a) in un semaforo ad un'ala di fermata situato a m. 206 dalla cabina dell'apparato, lato S. Bartolomeo, che comanda ai treni della linea militare provenienti da S. Bartolomeo, ed ubicato alla destra dei treni medesimi;

b) in un semaforo ad un'ala di partenza dalla stazione di Spezia Porto, situato a m. 487.30 dal fabbricato Uffici di Spezia Porto, lato città, che comanda ai treni diretti ai capannoni militari;

c) in un semaforo ad un'ala di partenza dai binari dei capannoni militari del « Vivaio », situato a m. 10.40 dalla cabina, che comanda ai treni diretti alla stazione di Spezia Porto;

d) in un semaforo ad un'ala di fermata situato a m. 109.50 verso città, dalla cabina, che comanda ai treni della linea militare provenienti dall'Arsenale di Spezia ed ubicato alla destra dei treni stessi;

e) in due coppie di aghi a terra rispettivamente situate sui

due binari del tram elettrico del Viale S. Bartolomeo, a m. 27.50 dal binario di allacciamento sopra detto;

f) in due dischetti bassi situati a m. 46.70 verso città dalla cabina, che comandano ai vagoncini Décauville, che rispettivamente vanno dal pontile di sbarco ai capannoni militari, e viceversa.

Tutti i segnali ed i deviatoi sopra detti sono opportunamente collegati in cabina.

Circolare N. 34. (T. M.).

Inconvenienti di servizio.

Si sono ripetuti in questi ultimi tempi vari accidenti nella marcia di treni serviti da freno a mano, determinati da eccessiva velocità nell'entrata in stazioni precedute da tratti in discesa, con forte od anche solo media pendenza.

Si rammenta perciò al personale di macchina e di scorta dei treni la necessità di usare le dovute cautele nel regolare la velocità di corsa, tanto sulle forti e lunghe discese, quanto sui tratti in discesa con medie pendenze.

Richiedono speciale precauzione le discese, precedute immediatamente da tratti di linea pianeggianti, in cui i treni viaggiano colle maggiori velocità consentite. È necessario quindi che i macchinisti si regolino in modo da impegnare tali discese con velocità *preventivamente e convenientemente ridotta,* e inoltre coi mezzi frenanti della locomotiva parzialmente in azione, allo scopo di essere meglio in grado di moderare la velocità del treno, oltre a chiedere senza indugio, in caso di bisogno, il concorso dei freni a mano dei veicoli.

È indispensabile poi che il personale di scorta dei treni provveda sempre efficacemente al proprio compito nei casi e nei modi prescritti, sia operando *tempestivamente* la frenatura nei tratti

in cui i freni debbono essere chiusi di sua iniziativa, sia con l'obbedire prontamente alle chiamate dei freni da parte del macchinista.

Raccomandasi ai funzionari ed ai dirigenti dei Servizi interessati di sorvegliare perchè le massime sopra esposte vengano diligentemente osservate, curando sopra tutto che gli agenti recentemente abilitati a funzioni di fuochisti sulle locomotive, e di frenatori nella scorta dei treni, abbiano chiara ed esatta nozione dei loro compiti regolamentari, e che questi ultimi conoscano bene i punti delle linee dove è prescritto che i freni a mano debbono dal personale essere messi in azione di sua iniziativa.

Distribuito agli agenti delle classi 4, 9, 14, 16, 17, 32, 35 *e* 36.

Comunicazioni.

Riammissione alle gare. - Con decreto 22 marzo 1917, n. 499, del ministro della guerra, è stata riammessa a fare offerte per tutti i contratti con le pubbliche Amministrazioni la Scuola preparatoria femminile operaia di Roma sita in via delle Ferratelle e la presidente di questa, signora Rosa Castelli, domiciliata in Roma in via delle Ferratelle, state escluse dalle dette contrattazioni con decreto 2 ottobre 1915, n. 54, come da pubblicazione fatta nel Bollettino n. 43 del 28 ottobre 1915.

Il Direttore generale
R. DE CORNE'.

ALBO D'ONORE DEI MORTI PER LA PATRIA

MORTI SUL CAMPO DI BATTAGLIA.

- **Scaringi** Giovanni — manovale avventizio Stazione Mercato S. Severino — soldato di fanteria — morto il 10 luglio 1916.

116237 - **Rossetti** Paolo — manovale Magazzino Approvvigionamenti Foggia — soldato di fanteria — morto il 10 ottobre 1916.

- **Di Monte** Giuseppe — manovale avventizio Stazione Taranto — caporale di fanteria — morto il 19 gennaio 1917.

MORTI IN SEGUITO A FERITE RIPORTATE IN GUERRA.

- **Becarelli** Eusebio — manovale avventizio Deposito Combustibili Genova P. B. — sergente maggiore di fanteria — morto il 30 agosto 1916.

167290 - **Carugo** Raffaele — manovale stazione Parabiago — soldato di fanteria — morto il 30 gennaio 1917.

125578 - **Avesani** Angelo — manovale Magazzino Approvvigionamenti Verona soldato di fanteria — morto l'8 febbraio 1917.

110983 - **Rossi** Gioacchino — applicato Divisione Lavori Roma — tenente dei bers. — morto il 26 febbraio 1917.

119595 - **Malvano** Aldo — applicato Officine Locomotive Torino — soldato di fanteria — morto il 2 marzo 1917.

MORTI IN SERVIZIO MILITARE VITTIME DEL DOVERE.

131787 - **Santini** Giuseppe — manovale Squadra Rialzo Pisa — soldato artiglieria — morto il 16 nov. 1916.

159431 - **Bonsignore** Mario — applicato Stazione Albenga — sottotenente di fanteria — morto il 22 gennaio 1917.

143262 - **Riccaldone** Angelo — aiutante applicato Stazione Desenzano — radiotelegrafista marina — perito nell'affondamento della R. Nave Regina Margherita.

SENTENZE

Occupazioni d'urgenza - Determinazione della indennità - Termine per l'opposizione - Decorrenza.

In tema di occupazioni temporanee d'urgenza, il procedimento amministrativo si esaurisce col deposito della indennità stabilita dal prefetto, e dalla notifica del relativo ordine, fatta al proprietario del fondo occupato, con cui questi viene posto a formale conoscenza della misura del corrispettivo, comincia a decorrere il termine di 30 *giorni per la eventuale opposizione in sede giudiziaria* (1).

CORTE CASSAZIONE DI TORINO — 5 febb.-3 marzo 1917. (*Pres.* Desenzani; *Rel.* Ciravegna; *P. M.* Regazzoni - concl. conf.). — F.lli Bozano ricorrenti contro Ferrovie Stato.

IN DIRITTO.

Il ricorso sostiene nel suo primo mezzo questa tesi: che anche nel caso di occupazione temporanea d'urgenza, quando l'interessato non abbia accettata l'indennità offertagli, debba il prefetto promuovere la perizia a sensi dell'art. 31 della legge sulle espropriazioni per la pubblica utilità, e che, per non averlo fatto, nessun termine sia decorso e permanga integro il diritto nella Ditta Bozano di chiedere che quella perizia sia eseguita. Questo Collegio ritiene che giustamente per le stesse letterali risultanze della citata legge, la Corte d'appello di Genova non abbia aderito all'ora riferita tesi. L'art. 71 stabilisce che nei casi di rottura d'argini di

(V. sentenza denunziata della Corte Appello di Genova nel Boll. 1916-IV-195. — V. anche Tribunale Roma; Boll. 1911-IV-357).

rovesciamento di ponti per impeto delle acque e negli altri casi di forza maggiore e di assoluta urgenza, i prefetti ed i sottoprefetti, previa la compilazione dello stato di consistenza dei fondi da occuparsi, possono ordinare l'occupazione temporanea dei beni immobili che occorressero all'esecuzione delle opere all'uopo necessarie. Il primo capoverso estende anche ai sindaci codesta facoltà e quindi l'art. 72 dispone: Il prefetto col decreto che autorizza l'occupazione o con decreto successivo stabilisce provvisoriamente l'indennità da corrispondersi ai proprietari dei beni occupati. Nel 1° capoverso è detto che questa indennità è offerta ai suddetti proprietari, e se è accettata, viene tosto soddisfatta; ed il 2° capoverso prosegue a disporre — qualora la medesima non sia accettata, il prefetto ne ordina il deposito alla Cassa dei depositi giudiziari per essere poi determinata giudizialmente. Salvo a riferire al capoverso successivo, che offre pure importanti elementi di decisione, questo Collegio si trattiene sulla forma di questo cap. 2° per rilevare che la legge pone come fatti immediati successivi, nella ipotesi della non accettazione dell'indennità offerta, *il suo deposito e la sua determinazione giudiziale*. E come non può essere dubbio che per determinazione giudiziale s'intende il giudizio istituito avanti al giudice ordinario competente, così appare logico dedurre: che il deposito dell'indennità stabilita dal prefetto è l'ultimo atto della procedura amministrativa in tema di occupazione temporanea di urgenza ed è immediatamente seguìto dalla procedura giudiziaria a cui ricorra la parte interessata; che non si può in conseguenza incuneare fra il deposito ed il giudizio la perizia di cui all'art. 31, la quale, comunque abbia attributi e forme di perizia giudiziaria (art. 34 e 36) è pur sempre indubbiamente un atto della procedura amministrativa come quella che, nella scrittura generale della legge, precede il deposito e il decreto di espropriazione.

Il ricorso avvisa di opporre che il deposito di cui tratta l'articolo 72 non è deposito di pagamento come quello di cui all'articolo 48 ma è deposito di garanzia, correlativo al fatto eccezionale della immediata occupazione. E conforta questa sua opinione richiamandosi anche alla qualifica di provvisoria che dà l'art. 72 alla indennità stabilita dal prefetto e che è oggetto del deposito.

Queste osservazioni non tolgono intanto valore a quanto si è testè dedotto dal fatto che l'art. 72 pone il deposito ivi previsto, qualunque ne sia la natura, come l'atto che chiude la procedura amministrativa e immediatamente precedente quella eventuale giudiziaria. Ma non appare poi neanche esatto il dire che questo deposito abbia una natura diversa da quella dell'art. 48, perchè entrambi adempiono alle stesse funzioni: di rappresentare il prezzo ritenuto in via amministrativa corrispondente all'entità della espropriazione, di legittimare il decreto di espropriazione ancorchè questo, per necessità di cose, nell'occupazione temporanea d'urgenza, a differenza di quanto avviene nelle espropriazioni ordinarie, preceda il deposito; di rimanere a disposizione del proprietario come pagamento dell'indennità dovutagli, quando non avvisi di contestarla giudizialmente.

E non ha poi importanza giuridica il fatto che l'art. 72 definisca provvisoria la indennità stabilita dal prefetto, perchè è questo un attributo costante, in ogni forma di espropriazione, dell'indennità stabilita in via amministrativa; la quale per raggiungere la qualifica opposta di indennità *definitiva* deve sempre od essere accettata od essere determinata in regolare giudizio.

L'art. 72 nel suo 3° capoverso, la cui importanza fu già prenotata dice: in quanto ai modi ed ai termini per fare l'offerta e l'accettazione e per proporre i richiami avanti il Tribunale competente, come pure per determinare l'ammontare della indennità, si debbono osservare le disposizioni degli art. 24 e seguenti.

Il ricorso fa grande assegnamento sull'inciso — per determinare l'ammontare della indennità — facendogli che questo coordinato colla riferenza agli articoli 24 e seguenti della legge stia a dimostrare che il legislatore abbia voluto, anche in questa speciale forma di espropriazione, la osservanza degli art. 31 e seguenti della legge. Pare invece a questo Collegio che l'argomentazione non sia accettabile. E ne trova la ragione nell'ordine stesso in cui è posto l'inciso in esame. Infatti il richiamo agli articoli 24 e seguenti, in quanto ai modi ed ai termini procedurali, è posto in relazione: prima con l'offerta e l'accettazione; poi col giudizio avanti il Tribunale competente; poi in terzo luogo soltanto colla determinazione della indennità. È un ordine che corrisponde al corso delle disposizioni che precedono nello stesso

art. 72; il quale prevede l'offerta e l'accettazione al suo primo capoverso; la contestazione giudiziale al suo secondo capoverso dai quali rilievi appare logico dedurre che la legge, col riferito 3° inciso, contenga piuttosto un richiamo ai criteri che deve seguire il giudice nella estimazione dell'indennità, quando avvenga, secondo la previsione dell'inciso precedente, la contestazione giudiziale; criteri che sono definiti, per l'occupazione temporanea all'art. 68; i quali, come gli altri definiti per l'espropriazione della proprietà dagli art. 39 e segg. devono servire di guida non solo nella definizione provvisoria della indennità, ma anche nella sua definizione avanti il Tribunale competente.

Il ricorso, con notevole efficacia di argomentazioni, si assume di dimostrare nell'ordine concettuale, come non sia compatibile col sistema che regge le varie forme di espropriazioni, la esclusione della perizia nell'occupazione temporanea d'urgenza.

Rileva come, soddisfatta la necessità d'urgenza con la immediata occupazione del fondo, non vi fosse poi nessuna ragione per non seguire, nella *successiva* determinazione della indennità le norme ordinarie fissate tanto per l'espropriazione della proprietà quanto per l'occupazione temporanea non d'urgenza, bensì osserva, era piuttosto il caso di trovare qualche temperamento per alleviare nel limite del possibile la dura condizione fatta al proprietario, costretto a cedere il suo fondo senza il previo pagamento nè il previo deposito di una congrua indennità. Il ricorso sostiene che a questi criteri risponde il diritto costituito secondo l'interpretazione che ne propone; mentre, prosegue ad osservare, codesti criteri sono sconvolti quando seguendo la interpretazione contraria, accolta dalla Corte del merito, si sopprima la perizia e vi sostituisca il giudizio davanti all'autorità competente, con l'effetto incivile di fare della contestazione giudiziaria il mezzo normale della determinazione dell'indennità, mentre è certo che nel voto della legge la contestazione giudiziaria costituisce una extrema ratio a cui sarebbe ad augurarsi che non fosse mai necessario di ricorrere.

Questo Collegio troverebbe sempre all'applicazione dei criteri del ricorso un ostacolo nelle risultanze positive della legge quali furono già sopra ritenute.

Ma è anche giusto soggiungere che le riassunte considerazioni del ricorso contengono due pur gravi omissioni.

La prima consiste nel non avere tenuto nel debito conto il fatto che, in tema di occupazione temporanea d'urgenza, il proprietario spossessato non viene a trovarsi semplicemente di fronte ad una stima che dell'indennità fa il prefetto con decreto contemporaneo o successivo all'occupazione. La seconda consiste nel non avere considerato che la minorazione dei diritti del proprietario, in caso di occupazione temporanea d'urgenza è minore che nelle altre forme di espropriazione.

Il primo degli ora indicati rilievi ha una importanza che è correlativa alla stessa finalità che la legge assegna alla procedura amministrativa, che è di arrivare (dove manchi l'accordo) ad una determinazione della indennità che sia presumibilmente giusta, affinchè essa, depositata, tenga luogo dello stabile e giustifichi il decreto di espropriazione assoluta, o di espropriazione temporanea di urgenza. Ora il prefetto che è il capo dell'Amministrazione della Provincia che rappresenta con il potere esecutivo. che dispone d'organi tecnici ai quali può deferire gli opportuni accertamenti, che molte volte è estraneo alla stessa dichiarazione d'urgenza, che ad ogni modo non è mai conclubato nel suo giudizio sulla indennità da alcun interesse economico, imprime alla sua determinazione, che esprime anche colla forma solenne del decreto, precisamente quel carattere di giusta misura, che è nel voto della legge; e che la legge, ad ogni modo ritiene adeguata a questa forma di espropriazione.

Perchè, è pur notevole, e con ciò si accenna a quel secondo rilievo, che esiste una graduale attenuazione delle garanzie dei proprietari a seconda dell'entità instrinseca delle varie espropriazioni. E cioè sarà il Tribunale che nomina uno o più periti se trattasi di espropriazione della proprietà, sarà un solo il perito, nominato direttamente dal prefetto, se trattasi di occupazione temopranea non d'urgenza; sarà infine semplicemente il prefetto che stabilisce l'indennità se trattasi di occupazione temporanea d'urgenza, che a differenza della occupazione temporanea non di urgenza, la quale non ha limiti di tempo, non potrà protrarsi oltre il biennio a norma dell'art. 73 della legge. L'armonia delle disposizioni che regolano le diverse forme d'espropriazione ap-

pare, ciò stante, più presto ottenuta con la interpretazione della Corte del merito, che non con quella proposta dal ricorso; poichè posto in luogo della perizia la estimazione del prefetto, corrono logiche secondo l'ordine comune della legge, le disposizioni successive del deposito e della eventuale determinazione giudiziale, mentre, supposta la necessità della perizia, non solo si avrebbe un regresso in questo ordine degli atti, ma dovrebbesi fare appunto al legislatore di non aver detto se la perizia si dovesse attuare nella forma dell'art. 31 come preferisce il ricorso, o nella forma dell'art. 66; e di aver lasciato perfettamente senza alcun regolamento il fatto anormale dei due depositi che ne sarebbero risultati. Le considerazioni finora svolte, mentre dimostrano infondati il mezzo 1° rendono semplice la trattazione del mezzo 2°; nel quale la parte ricorrente, partendo dall'ipotesi che la perizia non sia necessaria, si fa a ritenere che non sia ad ogni modo mai decorso il termine utile per impugnare giudizialmente la liquidazione del prefetto. L'articolo 51 a cui si richiama la sentenza denunciata stabilisce il termine di 30 giorni per l'opposizione alla perizia, e la perizia nel caso concreto, osserva il ricorso, non vi è; il termine stabilito in quell'articolo decorre dalla notifica del decreto che pronuncia l'espropriazione definitiva e nel caso concreto il decreto che autorizza l'occupazione d'urgenza precede ogni altro atto. Manca dunque il punto di partenza; e se questo manca, continua ad argomentare il ricorso, non è possibile crearne uno senza cadere nell'arbitrio.

Il 1° obbietto è già escluso con quanto venne detto per dimostrare che nella speciale forma di espropriazione di cui qui trattasi, tien luogo della perizia l'estimazione dell'indennità che è fatta col decreto del prefetto. Resta il secondo al riguardo del quale questo Collegio osserva che il riferito 3° cap. dell'art. 72, si richiama per i termini entro cui si deve proporre il giudizio di contestazione, agli art. 24 e segg. Questo richiamo, affatto generico e comprensivo di tutte le disposizioni che governano le altre forme di espropriazione, deve essere necessariamente subordinato alle speciali conclusioni in cui vengono per legge a trovarsi le occupazioni nei casi di forza maggiore e di urgenza.

Se un termine per ricorrere ai Tribunali vi ha da essere, sia

perchè lo dice il riferito inciso, sia perchè non sarebbe concepibile che un termine vi sia per le altre espropriazioni e non per questa, deve ritenersi implicitamente ma necessariamente conferita al giudice la potestà di fissarne la decorrenza in base alle disposizioni richiamate, in quanto siano applicabili.

Ed allora poichè la decorrenza del termine è governata, tanto per le espropriazioni della proprietà quanto per le occupazioni temporanee non d'urgenza, dall'art. 51, così era perfettamente logico che la Corte del merito ricorresse a questa disposizione, contemperando con lo speciale modo di essere della occupazione temporanea di urgenza. E poichè la caratteristica nozione che si ricava da questo art. 51 è che — come del resto è nell'ordine naturale delle cose — l'eventuale procedura ordinaria cominci là dove finisce la procedura amministrativa; e poichè, in correlazione a questo concetto, l'art. 51 ha fissato il termine di 30 giorni dalla notificazione del decreto d'espropriazione che è l'ultimo atto amministrativo nelle due prime forme di espropriazione; così la Corte del merito ha dovuto giustamente indurre che come in tema di occupazione temporanea d'urgenza l'ultimo atto amministrativo è il deposito dell'indennità stabilito dal prefetto, così dalla notificazione dell' ordine di deposito cominciassero a decorrere i trenta giorni utili per la proposizione del giudizio ordinario. E poichè ancora il decreto che pronuncia l' espropriazione, in quelle prime forme deve contenere l'indicazione dell'indennità peritata (art. 48) così le due notificazioni di cui parlasi sono anche concettualmente avvicinate dal fine che si propongono di portare a cognizione personale dell'interessato l'indennità posta a sua disposizione, con implicita diffida a contestarla nei termini di legge, quando non creda di acquetarvisi. Non vi è arbitrio in questa interpretazione: vi è soltanto l'uso di una podestà che deve necessariamente ritenersi conferita al giudice dalla legge, se non si vuole andare all'arbitrio, che sarebbe allora in realtà grave ed illogico, di ritenere che non esista termine per contestare giudizialmente l'indennità quando il termine è invece espressamente voluto dalla legge e quando la sua necessità deriva, del resto, dalle consuete norme legislative e dalla struttura organica della legge sulle espropriazioni.

Può, per avventura essere pensato che questa legge pur così

minuta ed esatta in tante altre sue parti, sia stata in questa meno precisa e completa forse per la previsione che fossero rari i casi della sua applicazione, la quale invece in pratica, e per effetto di nuove leggi ferroviarie si è venuta estendendo.

Comunque questo Collegio è convinto che l'opera di interpretazione a cui è venuta la Corte del merito, sia ritenendo non richiesta la perizia, sia giudicando che il termine per la proposizione del giudizio ordinario decorra dalla notificazione dell'ordine di deposito risponda al miglior governo che si potesse fare delle esaminate disposizioni.

P. Q. M. respinge il ricorso di cui si tratta.

ANNO X — N. 17

26 APRILE 1917

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

Roma, aprile 1917 — Tip. Nazionale Bertero di G. Guadagnini e C.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 1° *aprile* 1917, *n*. 588, *col quale viene aggiunto un delegato del Ministero del tesoro fra i componenti del Comitato consultivo per i divieti di esportazione e di transito* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata, e dei poteri straordinari conferiti al Governo del Re colla legge 22 maggio 1915, n. 671;

Veduto il R. decreto 24 novembre 1914, n. 1303, con il quale fu istituito un Comitato consultivo per l'applicazione delle disposizioni relative ai divieti di esportazione e di transito;

Veduto pure il decreto Luogotenenziale 9 luglio 1916, n. 868;

Sulla proposta del Ministro segretario di Stato per le finanze;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico.

Ai componenti del Comitato consultivo per l'applicazione delle disposizioni relative ai divieti di esportazione e di transito è aggiunto un delegato del Ministero del tesoro.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 1° aprile 1917.

TOMASO DI SAVOIA.

BOSELLI — MEDA.

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 19 aprile 1917, n. 92.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 12 *aprile* 1917, *n.* 597, *recante provvedimenti per la riduzione del consumo della carta* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Veduta la legge 22 maggio 1915, n. 671, che conferisce al Governo poteri straordinari per la guerra;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato per l'industria, il commercio e il lavoro, di concerto con i ministri dell'interno e delle finanze;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

È vietato di stampare e di affiggere al pubblico manifesti di superficie superiore a 75 dmq., nonchè di distribuire manifestini ed avvisi a mano nelle pubbliche vie. I manifesti composti di parti diverse si considerano, agli effetti di questa disposizione, come unico manifesto.

Art. 2.

È vietato di fabbricare carta da lettere od altra qualunque da scrivere che non sia a foglio semplice di due facciate.

Con decreto del ministro dell'industria, commercio e lavoro

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 18 aprile 1917 n. 91.

sarà stabilito il giorno in cui cesserà la vendita della carta a quattro facciate già fabbricata.

È esclusa dalla presente disposizione la carta bollata e quella ad essa assimilata per atti giudiziari.

Art. 3.

Con decreti da emanarsi dai prefetti saranno disposte le limitazioni nell'uso della carta per involgere i generi e le merci nell'atto della vendita.

Art. 4.

Il presidente del Consiglio, di concerto col ministro dell'industria, commercio e lavoro, determinerà le economie da introdursi nell'impiego della carta nelle pubbliche Amministrazioni.

Art. 5.

Il presidente del Consiglio, di concerto coi ministri competenti, stabilirà quali pubblicazioni ufficiali dovranno essere sospese e quali ridotte.

Art. 6.

A partire dal 1° maggio 1917, tutti i giornali debbono pubblicarsi in numero di pagine non superiore a quattro, fermo restando il formato attuale.

È permesso tuttavia, pel solo trimestre in corso dal 1° aprile al 30 giugno, la pubblicazione di giornali a sei pagine in numero uguale alla metà di quello consentito con l'art. 2 del decreto Luogotenenziale 19 novembre 1916, n. 1698. I giornali di formato non eccedente centimetri 50 × 36 potranno, anche dopo il 30 giugno, pubblicare 24 numeri a 6 pagine ogni trimestre.

Dal 1° maggio in poi la pubblicazione di tutti i giornali deve

avvenire fermo restando il formato attuale, su semplice foglio a due pagine:

quattro volte al mese, per i giornali che si stampavano normalmente in otto pagine prima del 1° giugno 1915;

otto volte al mese per i giornali che si stampavano normalmente in sei o in quattro pagine prima della data suddetta.

I giornali che hanno cominciato la loro pubblicazione dopo il 1° giugno 1915 sono assimilati ai giornali a sei pagine.

Sono vietate le edizioni speciali oltre quelle ora in uso.

Le edizioni straordinarie destinate a dar pronta notizia di avvenimenti importanti dovranno constare di non più di due pagine.

Art. 7.

Le riviste e i giornali periodici di qualunque natura, fermo restando l'attuale loro formato, debbono pubblicare, in ogni trimestre, a cominciare dal 1° maggio 1917, un numero di pagine inferiore di almeno un quarto a quello che pubblicavano prima del 1° giugno 1915, compresa la copertina.

Art. 8.

Per la durata della guerra, la carta raccolta negli uffici pubblici dal Comitato nazionale per la utilizzazione dei rifiuti di archivio a favore della Croce Rossa italiana, viene messa a disposizione del Governo fino alla concorrenza di 10,000 quintali mensili per essere esclusivamente trasformata in carta da giornali, con le norme che saranno stabilite di concerto fra i ministri dell'interno e d'industria, commercio e lavoro, sentito il parere del Comitato nazionale anzidetto.

Art. 9.

I contravventori alle disposizioni contenute negli articoli precedenti sono puniti con ammenda da L. 100 a L. 10,000 e con la confisca delle pubblicazioni, avvisi e carta di qualunque genere non rispondenti alle norme del presente decreto.

Art. 10.

Salvo quanto è stabilito negli articoli 4 e 5, le disposizioni necessarie per l'applicazione del presente decreto saranno approvate con decreto del ministro d'industria, commercio o lavoro, sentito, per quanto riguarda i giornali e le pubblicazioni, il parere della Commissione costituita col decreto Ministeriale 3 ottobre 1916, per vigilare l'esecuzione delle norme concretate per far diminuire il prezzo della carta da giornali.

Art. 11.

Gli uffici di censura sono incaricati della sorveglianza per l'esecuzione da parte dei giornali e delle pubblicazioni periodiche delle disposizioni di cui agli articoli 6 e 7.

In caso di contravvenzione alle disposizioni suddette, gli uffici di censura procederanno ai termini dell'art. 3 del R. decreto 23 maggio 1915, n. 675; e, in caso di recidiva, potranno applicare le disposizioni di cui all'art. 5 del decreto medesimo e ciò senza pregiudizio della denunzia all'autorità giudiziaria per la contravvenzione di cui all'art. 9 del presente decreto.

Art. 12.

Il presente decreto entrerà in vigore sette giorni dopo la sua pubblicazione.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 12 aprile 1917.

TOMASO DI SAVOIA.

BOSELLI — DE NAVA — ORLANDO — MEDA.

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

Ordine di Servizio N. 43. (T.).

Circoscrizione dei riparti d'ispezione della trazione.

In seguito a variazioni ed aggiunte apportate alle circoscrizioni dei riparti d'ispezione della trazione il prospetto delle circoscrizioni in questione, allegate all'ordine di servizio n. 110-1915, viene annullato e sostituito con effetto dal 1° maggio 1917, con quello allegato al presente ordine di servizio.

Circoscrizione dei riparti d' ispezione della trazione.

DIVISIONI	RIPARTI N.	RIPARTI Sede	DEPOSITI con dotazione di locomotive	LIMITI DELLE CIRCOSCRIZIONI	*Osservazioni*
Torino	1	Torino	Torino Cuneo e Bra	Torino – Chivasso – Aosta; Torino – Asti (e); Trofarello – Chieri; Trofarello – Cuneo; Cuneo – Bastia; Cuneo – S. Dalmazzo di Tenda; Busca – Dronero; Cuneo – Airasca (e); Saluzzo – Savigliano; Moretta – Bra; Carmagnola – Bra – Ceva (1); Ceva – Ormea; Raccordi intorno a Torino.	
	2	Alessandria	Alessandria e Casale	Alessandria – Asti; Alessandria – Casale – Vercelli (e); Asti – Chivasso (e); Asti – Casale; Casale – Chivasso (e); Casale – Mortara; Valenza – Mortara; Vercelli – Bivio Gravellone (e); Torreberretti – Bivio Gravellone (e); Alessandria – Bra (e); Cantalupo – Acqui – S. Giuseppe (e); Asti – Acqui; Asti – Castagnole; Alessandria – Bivio Bormida; Raccordi scali di Alessandria.	
	3	Novara	Novara	Novara – Chivasso (e); Novara – Rho (e); Novara – Mortara (e); Mortara – Corsico; Novara - Varallo; Vignale – Domodossola (e); Santhià – Arona (e).	
	4	Torino (*)	Bussoleno	Modane (e) - Torino (e); Bussoleno – Susa; Torre Pellice – Torino (e); Bricherasio – Barge.	

N. B. — Le stazioni capo linea si intendono incluse nelle singole giurisdizioni quando il loro nome non è seguito dall'indicazione (e).

(*) Aggregato alla Divisione

(1) Il tratto Savona-Ceva dipende dalla Divisione Trazione del Compartimento di Genova, mentre fa parte del Compartimento di Torino per i Servizi Movimento e Lavori.

DIVISIONI	RIPARTI N.	RIPARTI Sede	DEPOSITI con dotazione di locomotive	LIMITI DELLE CIRCOSCRIZIONI	*Osservazioni*
Genova	1	Rivarolo	Rivarolo e Campasso	Sampierdarena – Genova B. (e); Sampierdarena – Acqui (e); Ovada – Alessandria (e); Sampierdarena – Ronco - Busalla; Sampierdarena F. – Bolzaneto; Scali e raccordi di Genova; Campasso – Busalla; Campasso – Quadrivio Torbella.	
	2	Genova (*)	Genova B.	Genova B. – Spezia (e)-	
	3	Novi	Novi S. B.	Novi – Ronco (e); Novi – Bivio Bormida (e); Tortona (e) - Arquata; Raccordi e scali di Novi.	
	4	Savona	Savona e Savona Fornaci	Sampierdarena (e) - Savona; Savona (1) – Ceva (e); Savona – Ventimiglia; Ventimiglia – Airole.	
Milano	1	Milano	Milano C. Milano S.	Milano – Rovato (e); Milano – Chiasso; Milano – Corsico (e); Milano – Rogoredo; Rogoredo – Piacenza (e); Seregno – Usmate – Ponte San Pietro (e); Bergamo – Treviglio; Raccordi intorno a Milano.	
	2	Milano (*)	Arona e Milano T. E.	Arona – Domodossola; Arona – Luino; Arona – Oleggio; Arona – Milano (e); Gallarate – Laveno; Gallarate – Porto Ceresio; Bivio Vignale – Sesto Calende.	È compresa nel riparto anche l'officina elettrica di Gallarate.
	3	Lecco	Lecco T. V. Lecco T. E.	Monza (e) - Usmate (e) - Lecco – Colico – Sondrio; Colico – Chiavenna; Lecco – Camerlata (e); Lecco – Bergamo (e).	

(*) Aggregato alla Divisione.

DIVISIONI	RIPARTI		DEPOSITI con dotazione di locomotive	LIMITI DELLE CIRCOSCRIZIONI	*Osservazioni*
	N.	Sede			
Milano	4	Brescia	Brescia e Cremona	Brescia – Bergamo (e); Brescia – Verona (e); Brescia – Borgo S. Donnino (e); Brescia – Parma (e); Cremona – Piadena – Mantova (e); Cremona – Codogno (e); Olmeneta – Treviglio (e); Palazzolo – Paratico.	
	5	Milano (*)	Voghera e Pavia	Voghera – Piacenza (e); Voghera – Rogoredo (e); Voghera – Bivio Bormida (e); Tortona – Novi (e); Pavia – Casalpusterlengo (e); Bressana - Bottarone – Broni; Bivio Gravellona – Pavia.	
Venezia	1	Mestre	Mestre e Venezia M.	Venezia – Mestre; Mestre – Portogruaro – Casarza (e); Mestre – Treviso (e); Mestre – Padova – Castelfranco (e); Mestre – Castelfranco (e); Castelfranco (e) - Grigno; Camposampiero – Cittadella (e); Cittadella (e) – Bassano; Scali e raccordi di Venezia.	
	2	Verona	Verona e Vicenza	Verona – Ala; Verona – Vicenza – Padova (e); Vicenza – Castelfranco (e); Vicenza – Schio.	
	3	Treviso	Treviso	Treviso – Montebelluna – Belluno – Calalzo; Treviso – Castelfranco – Montebelluna; Treviso – Motta – Portogruaro (e); Montebelluna – Susegana (e); Motta – S. Vito (e).	
	4	Udine	Udine	Treviso (e) – Udine – Pontafel; Casarsa – Spilimbergo – Gemona; Udine – Cormons.	

(*) Aggregato alla Divisione.

DIVISIONI	RIPARTI		DEPOSITI con dotazione di locomotive	LIMITI DELLE CIRCOSCRIZIONI	*Osservazioni*
	N.	Sede			
Firenze	1	Firenze	Firenze S. M. N. Firenze C. M. e Pistoia	Firenze – Chiusi; Firenze – Faenza (e); Firenze – Empoli; Raccordi intorno a Firenze; Pistoia – Firenze; Pistoia (1) – B. Porretta (e); Pistoia – Lucca; Lucca – Castelnuovo di Garfagnana; Borgo S. Lorenzo – Pontassieve.	
	2	Pisa	Pisa e Livorno	Pisa – Viareggio; Pisa – Lucca (e); Lucca (e) – Viareggio; Pisa – Grosseto; Pisa – Empoli (e); Pisa – Colle Salvetti – Vada; Livorno – Colle Salvetti; Cecina – Volterra; Campiglia – Piombino.	
	3	Spezia	Spezia e Pontremoli	Spezia – Viareggio (e); Spezia – Parma (e); S. Stefano – Sarzana; Avenza – Carrara; Raccordi e scali intorno a Spezia; Fornovo – Borgo S. Donnino (e); Aulla – Monzone – Monte dei Bianchi Isolano.	
	4	Siena	Siena	Siena – Empoli (e); Siena – Chiusi (e); Asciano – Montepescali (e).	Aggregato alla dirigenza dell'officina in sede.
Bologna	1	Bologna	Bologna e Parma	Bologna – Piacenza; Bologna – B. Porretta (2).	
	2	Rimini	Rimini	Rimini – Bologna (e); Rimini – Ravenna – Ferrara (e); Castelbolognese – Ravenna; Lugo – Lavezzola.	Aggregato alla dirigenza dell'officina in sede.
	3	Bologna (*)	Mantova e Ferrara	Mantova – Verona P. N. (e); Mantova – Modena (e); Mantova – Monselice; Legnago – Rovigo; Rovigo – Chioggia; Dossobuono – Cerea; Bologna (e) – Isola della Scala; Bologna (e) – Padova (e).	

(*) Aggregato alla Divisione.
(1) Dipende dal compartimento di Firenze per il solo Servizio Trazione, mentre fa parte del Compartimento di Bologna per i Servizi del Movimento e dei Lavori.
(2) Fa parte del Compartimento di Bologna anche la linea B. Porretta-Pistoia ma dipende per la trazione dalla Divisione di Firenze.

DIVISIONI	RIPARTI		DEPOSITI con dotazione di locomotive	LIMITI DELLE CIRCOSCRIZIONI	*Osservazioni*
	N.	Sede			
Roma	1	Roma S. Lorenzo	Roma S. Lorenzo	Roma – Chiusi (e); Roma – Cassino; Roma – Ponte Galera – Fiumicino; Ciampino – Frascati; Viterbo – Attigliano; Orte – Terni (e); Raccordi intorno a Roma.	
	2	Roma (*)	Tivoli e Velletri	Tivoli – Roma (e); Tivoli – Avezzano; Avezzano – Roccasecca (e); Ciampino – Velletri – Terracina; Velletri – Segni (e).	
	3	Roma (*)	Civitavecchia	Civitavecchia – Grosseto (e); Civitavecchia – Ponte Galera (e); Palo – Ladispoli.	
	4	Sulmona	Sulmona	Sulmona – Pescara (e); Sulmona – Avezzano (e); Sulmona – Caianello.	
Ancona	1	Ancona	Ancona e Fabriano	Ancona – Rimini (e); Ancona – Porto d'Ascoli; Ascoli – Porto d'Ascoli; Fabriano – Urbino; Fabriano – Fossato; Fabriano – Falconara; Albacina – Portocivitanova; Ancona – Ancona Porto.	
	2	Castellamare A.	Castellammare A.	Castellammare A. - Porto d'Ascoli (e); Castellammare A. – Foggia (e); Giulianova – Teramo.	
	3	Foligno	Foligno e Terni	Foligno – Fossato (e); Foligno – Terontola (e); Foligno – Terni; Terni – Aquila – Sulmona (e).	

(*) Aggregato alla Divisione.

DIVISIONI	RIPARTI		DEPOSITI con dotazione di locomotive	LIMITI DELLE CIRCOSCRIZIONI	*Osservazioni*
	N.	Sede			
Napoli	1	Napoli	Napoli e Avellino	Napoli – Cassino (e); Sparanise – Gaeta; Napoli – Aversa – Caserta; Napoli – Nocera (e); Cancello – Torre Annunziata; Torre Annunziata – Gragnano; Nocera (e) - Codola – Mercato S. Severino – Avellino; Avellino – Rocchetta S. Antonio (e); Codola – Cancello.	
	2	Napoli (*)	Benevento Campobasso	Benevento – Caserta (e); Telese – Telese B.; Benevento – Campobasso – Termoli (e); Bivio Carpinone – Carpinone (e); – Benevento – Cervaro (e); Benevento – Avellino (e).	
	3	Salerno	Salerno	Salerno – Battipaglia; Battipaglia - Potenza; Sicignano – Lagonegro; Salerno – Nocera; Salerno – Mercato S. Severino (e).	
Bari	1	Bari	Bari e Barletta	Bari – Trinitapoli; Ofantino – Margherita di Savoia; Bari – Gioia del Colle – Rocchetta S. Antonio (e); Barletta – Spinazzola; Barletta – Barletta Porto.	
	2	Foggia	Foggia	Foggia – Trinitapoli (e); Foggia – Manfredonia; Foggia – Potenza (e); Foggia – Lucera; Cerignola – Cerignola C.	
	3	Bari (*)	Brindisi e Lecce	Brindisi – Bari (e); Brindisi – Otranto; Zollino – Gallipoli Porto; Brindisi – Brindisi Porto.	
	4	Taranto	Taranto	Taranto – Brindisi (e); Taranto – Potenza (e); Taranto – Gioia del Colle (e).	Aggregato alla dirigenza dell'officina in sede.

(*) Aggregato alla Divisione.

DIVISIONI	RIPARTI		DEPOSITI con dotazione di locomotive	LIMITI DELLE CIRCOSCRIZIONI	*Osservazioni*
	N.	Sede			
Reggio C.	1	Reggio C. (*)	Reggio C.	Reggio – S. Eufemia (e); Reggio – Catanzaro (e); Reggio – Reggio Porto.	
	2	Paola	Paola e Cosenza	Paola – Battipaglia (e); Paola – S. Eufemia; Paola – Cosenza; Cosenza – Cosenza Casali; Cosenza – Sibari (e).	
	3	Reggio C (*)	Catanzaro	Catanzaro – Metaponto (e); Catanzaro – S. Eufemia (e).	
Palermo	1	Palermo	Palermo e Castelvetrano	Palermo – S. Agata di Mitello; Palermo – Trapani; Bivio Cerda – Roccapalumba; Roccapalumba – Aragona Caldare (e); Porto di Palermo.	
	2	Catania	Catania	Catania – Siracusa – Modica; Valsavoia – Caltagirone; Bicocca – Leonforte; Porti di Catania e Siracusa.	
	3	Caltanissetta	Caltanissetta e Licata	Caltanissetta – S. Caterina – Leonforte (e); Caltanissetta – Canicattì; Bivio Canicattì – Porto Empedocle; S. Caterina – Roccapalumba (e); Canicattì – Licata – Modica (e); Porto di Licata.	
	4	Messina	Messina	Messina – Catania (e); Messina – S. Agata di Militello (e); Messina C. – Messina Porto.	Con giurisdizione sul riparto autonomo di officina locomotive di Messina.

(*) Aggregato alla Divisione.

Ordine di servizio N. 44. (C).

Servizio cumulativo ferroviario-marittimo con la Società " Navigazione Toscana „ per i trasporti da e per le isole dell'Arcipelago toscano.

(Vedi ordine di servizio N. 98-1916).

In dipendenza del decreto Luogotenenziale 1° aprile 1917, n. 511, la Società « Navigazione Toscana » ha aumentato, in via provvisoria, del cento per cento le tariffe applicabili, per il percorso marittimo, ai trasporti in servizio cumulativo ferroviario-marittimo da e per le isole dell'Arcipelago Toscano.

In conseguenza, i prezzi per quintale di L. 1.50, L. 1.90 e L. 2,30, indicati nell'ordine di servizio n. 390-1914, sono modificati, rispettivamente, in L. 3.00, L. 3.80 e L. 4.60.

Il prezzo minimo per spedizione ed il prezzo da applicarsi alle spedizioni di un sol collo ciascuna di peso fino a 20 Kg., fruenti per il percorso ferroviario delle tariffe speciali n. 1 e 11 G. V., sono elevati da L. 1.30 a L. 2.60.

I prezzi della *tariffa speciale,* annessa all'ordine di servizio predetto, sono così modificati:

Botti, barili, damigiane, fiaschi, bottiglie, bottiglioni vuoti	L.	6.00	per quintale
Casse, ceste, corbelli e panieri vuoti ed altri lavori da panieraio	»	7.60	» »
Scatole vuote d'ogni qualità e specie . .	»	7.60	» »
Sedie d'ogni genere	»	1.00	l'una
Valigie, bauli ed altri lavori da valigiaio	»	7.60	per quintale
Bicicli a pedale	»	5.00	l'uno
Tricicli a pedale	»	9.50	»
Motocicli	»	13.50	»

Le disposizioni del presente ordine di servizio avranno effetto per i trasporti accettati dal 1° maggio 1917 in poi.

In relazione a quanto precede, devono essere fatte opportune modificazioni così nell'ordine di servizio n. 390-1914 sopra menzionato, come nelle pagine 128 e 129 del « Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza (edizione 1° aprile 1915) ».

Con l'attuazione delle disposizioni anzidette resta annullato l'ordine di servizio n. 98-1916.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di servizio N. 45. (C).

Diritto fisso per le spedizioni di bagaglio effettuate in base a buoni di trasporto gratuito.

(Vedi Ordine di servizio N. 120-1916).

A chiarimento del punto 26 dell'ordine di servizio n. 120-1916 si avverte che il diritto fisso di L. 0.50, per le spedizioni di bagaglio effettuate in base a buoni di trasporto gratuito rilasciati agli onorevoli senatori e deputati, deve essere sempre riscosso, sia che il buono venga presentato per la spedizione del bagaglio personale degli onorevoli, sia che esso venga presentato per la spedizione del bagaglio delle loro famiglie.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9, 16 *e* 22.

Ordine di servizio N. 46. (C).

Servizio cumulativo con le ferrovie di Reggio Emilia, Suzzara-Ferrara e Nord Milano.

AUMENTI DI TARIFFA.

(Vedi ordine di servizio N. 184-1916).

In relazione al decreto Luogotenenziale n. 373 del 18 febbraio 1917, per i trasporti a grande velocità e piccola velocità accelerata e ordinaria in servizio cumulativo con le ferrovie secondarie suindicate avranno effetto i seguenti aumenti di tariffa a partire dal 1° maggio 1917.

a) *Ferrovie di Reggio Emilia.* — L'aumento è stato compenetrato nelle quote di correzione, la cui nuova tabella allegata al presente ordine di servizio sostituisce quella costituente l'allegato 15 all'ordine di servizio n. 184-1916.

b) *Ferrovia Suzzara-Ferrara.* — Aumento del 10 % sulle tasse di porto, diritti fissi, quote di correzione, tasse accessorie, nonchè sul precedente aumento del 10 %, di cui il comma c) della parte III dell'ordine di servizio n. 184-1916.

Da questo nuovo aumento, che va pure computato in via suppletiva, in base alla stessa tabella distribuita con il menzionato ordine di servizio, sono esclusi i trasporti a carro completo composti delle seguenti merci:

1° granaglie;

2° derrate alimentari (quelle ammesse a fruire della tariffa speciale n. 50 P. V. acc.);

3° carbone fossile e relativi surrogati (legna da ardere, ligniti e simili).

c) *Ferrovie Nord Milano.* — L'aumento del 10 %, di cui il comma a) della parte III del ripetuto ordine di servizio, è elevato al 20 %.

Resta fermo, però, l'aumento del 10 % per i trasporti a

carro completo (o da considerarsi tali) di carbone fossile e relativi surrogati (legna da ardere, ligniti e simili) e delle seguenti derrate di prima necessità: bestiame minuto macellato, burro fresco o salato, carni affumicate, insaccate, salate od altrimenti preparate, carni fresche macellate, formaggi freschi o sodi, frutta, funghi, grassi, lardo, latte, latticini, legumi, olii, ortaglie e verdure, pane, paste da vermicellaio, patate, pesci, pollame, riso, tonno sott'olio, uova.

I trasporti di grano, granoturco, farine e semolini, anche se di provenienza estera, sono esclusi da ambedue i detti aumenti.

La tassa di disinfezione e quella di pesatura per i trasporti a carro completo, di cui, rispettivamente, agli art. 107 e 113 della tariffa delle ferrovie Nord Milano (edizione 1° luglio 1916 per uso esclusivo delle stazioni delle ferrovie dello Stato) sono modificate in L. 1.50, oltre l'aumento del 20 % sopra accennato.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Allegato all'ordine di servizio N. 46–1917.

Quote di correzione da applicare ai trasporti in servizio cumulativo con le ferrovie di Reggio Emilia in aumento alle tariffe delle ferrovie dello Stato.

GESTIONE	TRASPORTI ORDINARI		Quota di correzione	Minimo per spedizione
Grande velocità	Prezzo minimo per carro da 10 tonnellate (art. 56): per carro chilometro	L.	0.335	1.50
»	Numerario, oggetti preziosi e merci assicurate: per ogni migliaio di lire	»	0.30	0.50
»	Veicoli (art. 72): per veicolo	»	2.00	2.00
»	Feretri e ceneri mortuarie: per collo	»	2.00	2.00
»	Tariffa generale e tariffe speciali 2, 4 e 8: per tonnellata	»	3.00	0.30
»	Tariffe speciali 3, 5, 6 e 7: per tonnellata	»	2.00	0.30
»	Cavalli in vagoni scuderia: per cavallo	»	1.00	2.00
Piccola velocità accelerata	Bestiame tassato a capo: per spedizione	L.	—	4.25
»	Bestiame tassato a carro completo da 10 tonnellate: per spedizione	»	—	5.00
»	Bestiame tassato a carro completo da 12 tonnellate: per spedizione	»	—	6.25
»	Bestiame tassato a carro completo oltre 12 tonnellate: per spedizione	»	—	7.50
»	Derrate: per tonnellata	»	1.50	7.50
»	Uve e vini: per tonnellata	»	1.90	9.50
Piccola velocità ordinaria	Prezzo minimo per carro da tonnellate 10 (art. 67): per carro chilometro	L.	0.10	2.00
»	Fusti e recipienti vuoti, nuovi ed usati: per tonnellata	»	2.15	0.20
»	Uve e vini	»	1.50	0.20
»	Altre merci delle prime 5 classi: per tonnellata	»	1.25	0.20
»	Frumento, frumentone e loro farine, semolini: per tonnellata	»	0.30	0.15
»	Altre merci delle ultime tre classi: per tonnellata	»	0.70	0.20
»	Bozzoli morti (speciale 76): per tonnellata	»	1.25	0.25
»	Veicoli (art. 72): per veicolo	»	1.50	1.50

GESTIONE	TRASPORTI A RIDUZIONE	Quota di correzione	Minimo per spedizione
	a) Militari.		
Grande velocità	Pane: per tonnellata . . . . L.	1.00	0.20
»	Altre merci: per tonnellata . . . . »	1.70	0.20
»	Veicoli: per veicolo . . . . »	1.00	1.00
»	Bestiame a capo: per spedizione. . . . . . . »	—	1.00
»	Bestiame a carro completo di qualsiasi portata: per carro . . . . »	—	2.50
Piccola velocità	Merci in genere: per tonnellata . . . . »	0.50	0.15
»	Veicoli: per veicolo . . . . »	0.80	0.80
	b) Concessioni speciali.		
	Si applicano le quote dei trasporti ordinari.		

AVVERTENZE. — Le tasse di correzione si computano a parte, con arrotondamento di 5 in 5 centesimi.

Ai trasporti da tassare coi prezzi minimi per vagone stabiliti dagli art. 56 e 67 delle tariffe, oltre alle quote di correzione sopra indicate, si applicano anche quelle sul peso reale della merce; se è stato, poi, chiesto un vagone di portata superiore alle 10 tonnellate si aumenta il totale delle due quote di un decimo per ogni tonnellata di maggior portata.

Ordine di servizio N. 47. (C.)

Viaggi a tariffa differenziale A.

(Vedi Ordine di servizio N. 120-1916).

Nell' elenco delle deviazioni ammesse — pubblicato nella parte II delle tariffe e condizioni dei trasporti, nella istruzione pel servizio viaggiatori bagagli e cani per uso del personale dei treni, e nella parte prima della prefazione generale all'orario generale di servizio — devono farsi le seguenti aggiunte:

percorsi da (o viceversa)	a	Via più breve	Deviazione	Maggior percorso Km.
Caserta	Lecce	Nocera Inferiore-Metaponto-Francavilla F.-Novoli	Foggia	7
Caserta	Nardò Cent:	Nocera Inferiore-Metaponto-Francavilla F.-Novoli	Foggia-Zollino	29
Francavilla Fontana	Lecce	Novoli	Brindisi	14
Francavilla Fontana	Nardò Cent:	Novoli	Brindisi-Zollino	36
Lecce	Napoli	Novoli-Francavilla F.-Metaponto-Potenza	Foggia	58
Napoli	Nardò Cent:	Potenza-Metaponto-Francavilla F.-Novoli	Foggia-Zollino	79

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9, 16 *e* 22.

Il Direttore generale
R. DE CORNE'.

Circolare N. 1^{V} (M. V.).

Specializzazione provvisoria di carrozze di classe superiore per i servizi di III classe.

Per rimediare alla deficienza di carrozze di III classe che nelle presenti eccezionali circostanze si verifica per il servizio del pubblico, e per evitare che come tali vengano utilizzate carrozze di classe superiore le quali per questo solo fatto vengono a subire un rapido e grave deterioramento specialmente negli addobbi interni, si è disposto perchè, in via provvisoria, siano specializzate pei servizi di III classe, previa alcuni lavori di adattamento, 500 carrozze di classe superiore e precisamente:

130 di II classe a carrelli (serie BIz);
70 di I classe e miste di I e II, a due o tre assi, con requisiti speciali (serie A^{C} ed AB^{C});
100 di II classe, a due o tre assi, con requisiti speciali (serie B^{C});
200 di I, II classe e miste di I e II, a due o tre assi, senza requisiti speciali (serie A, B e AB).

Il lavori di adattamento consistono specialmente nella rimozione degli addobbi interni e di alcuni accessori (tappeti, specchi, portacenere, placchette, ecc.). Nei casi in cui le carrozze devono sostare più a lungo in Officina per altre riparazioni, saranno modificati anche i sedili e gli schienali togliendo la stoffa e la imbottitura ed applicandovi i listelli di legno.

Le iscrizioni I e II indicanti la classe saranno sostituite, tanto all'esterno che all'interno, con l'indicazione III, e la lettera di serie sarà soltato barrata con un rigo e superiormente vi sarà applicata la lettera C. Il numero di servizio delle carrozze rimarrà invariato.

Di mano in mano che i lavori saranno ultimati le Officine e le Squadre di rialzo consegneranno le carrozze specializzate alle rispettive stazioni le quali, nel giorno del ricevimento, le faranno

figurare eccedenti nell'apposita finca del modulo M-126, con esplicita menzione al quadro *Annotazioni* che trattasi di carrozze declassate.

Le Divisioni Movimento provvederanno perchè tali carrozze specializzate sostituiscano immediatamente nei treni quelle di classe superiore utilizzate come terze, restando inteso che le carrozze declassate, una volta entrate in servizio, devono essere considerate a tutti gli effetti come carrozze di terza classe.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 3, 4, 7, 8, 9, 11, 16, 17, 40, 41, 42, 43, 44 *e* 45, *nonchè ai controllori del materiale.*

Il Direttore generale
R. DE CORNE'

SENTENZE

Personale - Agenti di ruolo e avventizi straordinari - Rapporto d'impiego e locazione d'opera - Indennità per il terremoto.

Gli agenti avventizi straordinari (nella specie guardabarriere) non possono considerarsi quali impiegati e non hanno quindi diritto alla indennità speciale per il terremoto.

TRIBUNALE MONTELEONE (appello) - sent. 21 gennaio, 1 febbraio 1917 (Est. Belleni) - Ferrovie Stato contro Nisticò Antonia.

IN DIRITTO.

Considerato che unica è la questione, che va proposta nella presente causa; e cioè, se le guardabarriere, quantunque « avventizie straordinarie » dell'Amministrazione ferroviaria dello Stato, siano o meno a ritenersi equiparate agli « impiegati civili » dello Stato medesimo, e come tali abbiano diritto a percepire l'indennità speciale pel terremoto Calabro-Siculo del 1908.

Che, a risolvere rettamente il quesito occorre tenere presenti gli estremi differenziali del contratto di « impiego » da quello di « locazione delle opere », essendovi dei funzionari dello Stato, che pure incaricati di un pubblico servizio, non sono dei veri impiegati; imperrocchè predominando, nel rapporto di pubblico impiego, l'indole del negozio di diritto pubblico, ed essendo la nomina, la carriera, la disciplina e lo stesso licenziamento dell'impiegato, per massima subordinato all'esigenza dei pubblici servizi e del pubblico interesse, non può in genere, ad un tale rapporto adattarsi il regolamento giuridico dei contratti di diritto privato.

Ed invero, per « impiegato » dello Stato, si intende chiunque abbia assunto l'obbligo di prestargli la propria opera, mediante una retribuzione nel bilancio (stipendio), e facendo del servizio

pubblico l'abituale sua professione, cioè dedicandovi permanentemente la propria attività fisica ed intellettuale, al fine di ritrarre i mezzi della esistenza. L'impiego — nel senso definitivo — genera un rapporto giuridico di duplice natura. L'uno di figura contrattuale, ma innominato, sulla base del *do ut facias*, in dipendenza della retribuzione, come corrispettivo dell'opera prestata; e l'altro, che ha attinenza al diritto pubblico di mandato, per la sua rappresentanza giuridica, che lo Stato trasmette, con l'esercizio della pubblica funzione all'individuo, che lo serve. Lo Stato poi, esige delle condizioni per l'ammissione ai pubblici impieghi (esami, tirocini, concorsi) stabilisce delle norme, per la nomina dei suoi impiegati (giuramento ed immissione in possesso); determina con leggi e regolamenti, gli obblighi e doveri degli impiegati; con organici, ne regola i diritti alle promozioni di classe e di grado; ne disciplina le responsabilità e le punizioni, ed infine ne determina le indennità di trasferta, missione e supplenza, e la pensione in ragione degli anni di effettivo servizio; e fra tutti i doveri dell'impiegato principalissimo è quello dell'obbligo della residenza, dalla quale egli — checchè avvenga — non può affatto allontanarsi, se non previa licenza.

Che, oltre degli impiegati « funzionari di ruolo » moltissime altre persone sonvi, che pur prestino opera allo Stato, ma che non possono ritenersi per tali-quali p. es. quelle, che non sono direttamente retribuite col bilancio dello Stato; quelle, che lo servono gratuitamente (impiegati onorari); quelle il cui servizio non è volontariamente assunto (militari di leva) e quelle infine (gli straordinari e gli avventizi) che sono assunti volontariamente in servizio, ma non in forma di professione abituale; ed i quali ultimi non avendo un ruolo, non hanno passaggio di categoria; possibilità di promozione e diritto a pensione.

Per detti straordinari ed avventizi, è il solo contratto di locazione d'opera, che li vincola verso lo Stato: finita l'opera o giunto il termine assegnato per la locazione, il vincolo si scioglie e può, anche prima, essere risoluto, per inadempienza. Essi sono si, tenuti alla residenza, ma non ne hanno l'obbligo nel senso che, se altrove trasferiti, è a loro libito il raggiungere la nuova sede, potendo senz'altro, dimettersi, senza correre il pericolo (come per l'impiegato le cui dimissioni invece debbono essere accettate)

di perdere il diritto alle indennità per una volta tanto od alla pensione ch'essi non hanno.

Considerato che, quando a seguito del luttuoso terremoto Carabro-Siculo del 28 dicembre 1908 il Governo per lenire le gravi conseguenze dell'immane disastro, con la legge 12 gennaio 1909, n. 12, s'indusse a concedere l'indennità di disagiata residenza, equiparandola a quella di missione, ai propri funzionari che si trovavano in servizio nelle località colpite dal tellurico flagello, intese certamente di contemplare i suoi impiegati soltanto, e non già gli altri, quali appunto gli straordinari e gli avventizi: e, se si guarda alla legge, non può esservi in proposito, alcun dubbio.

Ed invero tutte le disposizioni legislative in materia, a cominciare dal R. decreto 7 febbraio 1909, n. 74, e a seguito col successivo del 15 aprile stesso anno, n. 221, (convertiti poi in legge) fino ad arrivare a quello del 21 luglio 1910, n. 546, parlando di funzionari dello Stato (tra i quali non possono essere compresi coloro, che non abbiano stabile impiego, stanno ad indicare che, dalla indennità suddetta debbono essere esclusi gli straordinari od avventizi, i quali hanno un impiego solamente precario. E tale atto viene confermato dal fatto che, nelle disposizioni posteriori e così nel R. decreto 31 luglio 1911, n. 874 (convertito anch'esso in legge nel 6 luglio 1912), esplicativo dei precedenti — l'espressione di «funzionari» — con linguaggio esattamente più giuridico trovasi mutata in quella, ancor più esplicita, di «impiegati civili di ruolo». Locchè indica, non essendovi alcuna nuova circostanza atta a motivarla in contrario, che il legislatore volle chiarire, in quel senso, la espressione in precedenza da lui adoperata.

Ond'è a ritenere che la legge, le indennità concesse ai suoi funzionari soltanto, che come si disse, per professione, permanenza di sede, stipendio fisso, prospettiva di carriera e diritto a pensione, sono indissolubilmente legati allo Stato, cui hanno fatto sacrifizio delle loro forze e della loro attività. Così pure (e ciò per semplice esemplificazione) avvenne nel 1915, pel terremoto della Marsica, in occasione del quale la indennità si concesse ai soli «impiegati civili di ruolo» — abbandonandosi la precedente equivoca dizione di «funzionari dello Stato».

Considerato che alla stregua dei suesposti dottrinari prin-

cipii, dalla giurisprudenza costantemente adottati, le nostre Magistrature esclusero sempre gli straordinari od avventizi dal beneficio della legge sul terremoto; come ne esclusero gli ufficiali giudiziari, non ritenendoli impiegati civili dello Stato.

Parimenti si comportarono le pubbliche Amministrazioni. Così il Ministero dei lavori pubblici non corrispose mai le indennità di terremoto al personale provvisorio del Genio civile, assunto in servizio per la legge 9 luglio 1908. Quello delle poste e telegrafi non le concesse al suo personale avventizio straordinario, ma lo diede invece agli agenti subalterni (brigadieri e commessi) fuori ruolo, in quanto questi ultimi, dopo un anno di prova, possono conseguire il diritto a nomina nel personale di ruolo. Il Ministero dell'interno non le concesse, del pari, agli scrivani avventizi, assunti cioè per un periodo di tempo determinato, concedendolo, per converso, agli scrivani di ruolo della Prefettura di Roma e dell'Amministrazione civile ed a quelle delle Prefetture di Messina e di Reggio Calabria ed alla Sottoprefettura di Palmi, in quanto detti scrivani soltanto avevano uno speciale organico ed erano suscettibili di promozione di classe. Il Ministero, poi, della pubblica istruzione ebbe a concedere quelle indennità ai soli impiegati supplenti delle scuole medie di Reggio Calabria, Messina e Palmi, sul riflesso, che ne siano meritevoli in via di equità, se non di stretto diritto; imperrocchè, pur non avendo un vero ruolo, avevano però uno speciale regolamento e potevano fruire di promozione di classe. Ed infine il Ministero del tesoro — quantunque non ebbe occasione, pei proprii impiegati di occuparsi della questione — prendendolo in esame ebbe ad opinare, che nessuna indennità poteva agli avventizi competere, non potendo essi, come gli straordinari, ritenersi impiegati civili di ruolo per difetto della stabilità del loro impiego. Ed è giusta questa disparità di trattamento, in quanto il solo impiegato deve affrontare i disagi ed i pericoli delle sedi suddette, ed assoggettarsi così ai maggiori dispendi, che le stesse apportano nella familiare azienda.

Considerato che l'Amministrazione ferroviaria, (la quale dapprima, ritenendosi autonoma, credette di provvedere in favore del personale, come meglio le talentava) seguì, poi, gli emessi provvedimenti legislativi, a questi del tutto uniforman-

dosi, e così con diversi suoi « ordini di servizio » in base alle analoghe deliberazioni consigliari concesse — le indennità di disagiata residenza, parificandole a quelle di trasferta, a tutti i proprii agenti di ruolo ed avventizi in servizio continuativo escludendone sempre gli avventizi straordinari.

Chè per agenti di ruolo, intendere debbonsi gli impiegati ferroviari veri e proprii e cioè quelli dell'Amministrazioni centrati ed il personale delle stazioni del movimento e del traffico, e chi siano gli avventizi in servizio continuativo lo indica il § 1° dell'art. 2 del regolamento ferroviario approvato con R. decreto 22 luglio 1906, vale a dire: gli aiutanti applicati, i caposquadra operai, gli operai, gli agenti operai, i cantonieri ed i manovali, mentre gli avventizi staordinari vengono diseguati dai paragrafi 2 a 5, art. 2 precitato regolamento, e fra essi figurano appunto le guardia barriere.

Ed è importante la differenza che corre, tra avventizi in servizio continuativo, ed avventizi straordinari (come la Nisticò) inquantochè quelli soltanto dopo un biennio passano in prova e possono entrare in pianta stabile. Per i primi, l'avventiziato è una specie di alunnato, per i secondi, invece, nulla esso costituisce, non potendo costoro mai ottenere la stabilità e sperare di progredire in carriera che, per loro, è sempre chiusa.

Considerato che non potendosi la guardia barriera avventizia Nisticò Antonia ritenere come equiparata ad un impiegato civile di ruolo dello Stato, non può competerle l'indennità speciale del terremoto Calabro-Siculo del 1908. E ciò è consono al modesto ufficio delle guardia barriere, le quali sono tutte di famiglia di qualche cantoniere che coadiuvano soltanto nella segnalazione del treno e nella custodia delle sbarre nei passaggi a livello, come tali esse non hanno uno stipendio ma una semplice rimunerazione di pochi soldi al giorno; nè hanno alcuna stabilità nel loro posto, giacchè lo perdono non appena il congiunto sia promosso e traslocato in punti senza barriere e nei quali più non necessiti la precaria opera loro.

Considerato che — adunque — l'appello dell' Amministrazione delle ferrovie va accolto, respingendosi di conseguenza, comecchè infondata, l'originaria domanda della Nisticò. Considerato che le spese seguono la soccombenza.

P. Q. M. il Tribunale accoglie l'appello interposto dall'Amministrazione ferroviaria avverso la sentenza del pretore di Pizzo del 20-22 maggio 1916; ed in riforma dell'appellata sentenza.

Respinge la domanda contro di essa Amministrazione proposta, da Nisticò Antonia con la citazione 31 agosto 1914.

Lodo arbitrale - Azione di nullità - Pretesa incapacità di uno degli arbitri - Limiti del compromesso.

La funzione di ispettore superiore delle ferrovie, rivestita dal membro del Cons. sup. dei LL. PP., nominato arbitro in una controversia tra l'Amministrazione ferroviaria ed un suo appaltatore, non costituisce motivo di incapacità a giudicare semprechè il sullodato funzionario non abbia spiegato ingerenze nell'appalto in questione.

L'avere accolta gli arbitri la eccezione di decadenza sollevata dall'Amministrazione in sede di giudizio, non importa che essi abbiano pronunciato fuori dei limiti del compromesso in difetto di apposito quesito nel quale detta eccezione fosse formulata, dappoichè il giudice dell'azione essendolo anche della eccezione, il quesito relativo a quest'ultima deve ritenersi implicitamente proposto in quello relativo all'azione.

TRIBUNALE DI ROMA — Sent. 24 gennaio-2 febbraio 1917 (*Est.* Colangelo) — Impresa Squartini e Casaccia c. FF. SS.

DIRITTO.

L'impresa con la comparsa, sviluppa a chiarisce i motivi di nulllità dedotti in citazione, ed altri ne aggiunge, in guisa che le ragioni, che si adducono a sostegno della domanda, e che il Collegio deve esaminare, sono le seguenti: 1° il lodo è nullo, perchè, mentre nella intestazione gli arbitri sono indicati nelle persone di Scamuzzi Pietro, Doria Antonio Alessandro, Alberto Rocca e Nannini Michele, i sottoscritti del pronunziato sono lo Scamuzzi, Antonio Alessandro Doria, Alceste Rossa, Severino

Rodini ed il Nannini, in guisa che, oltre il Nannini e lo Scamuzzi, gli altri non sono bene identificati, e, per dippiù, ha firmato il Rodini, che non figura nella intestazione tra i componenti il Collegio (art. 361, n. 1, combinato con l'art. 357 C. P. C. e 361, n. 2, e 360, n. 9, dello stesso Codice);

2° è nullo altresì perchè non vi risulta indicato con chiarezza il luogo, in cui è stato pronunziato, essendo in principio di esso detto essere la sede del Collegio arbitrale, a via della Pilotta, n. 174, e leggendosi invece, in fine che è stato pronunziato a via della Pilotta, n. 17 A (articoli 361, n. 2, 360, 32, n. 4, e 21, n. 5 C. P. C.);

3° è nullo ancora a' sensi degli articoli 32, n. 3 C. P. C. e 43 ult. parte del capitolato generale amministrativo di appalto del 26 e 27 luglio 1906, perchè è intervenuto alla pronunzia il Rodini, il quale, essendo un funzionario tecnico superiore dell'Amministrazione delle ferrovie, non avrebbe dovuto essere nominato arbitro;

4°) è nullo, inoltre, ai sensi dell'art. 32, n. 1 e 2 C. P. perchè, dichiarando che nessun quesito sottoponeva al giudizio degli arbitri, ha pronunziato invece sui quesiti formulati in questo;

5° ed è nullo, infine, per difetto di motivazione (articoli 32, n. 4, e 21, n. 3 C. P. C.) in quanto gli arbitri non hanno dato sufficiente risposta a specifica deduzione dell'impresa in ordine alla decadenza *ex adverso* eccepita. Nessuno, però, dei motivi cennati ha fondamento. Non invero, i primi due, perchè da certificato della cancelleria della Pretura del VI Mandamento, esibito dall'Amministrazione delle ferrovie, risulta che il lodo originale è firmato da quelli stessi, i quali nella intestazione sono indicati come componenti il Collegio arbitrale, cioè Scamuzzi Pietro, D'Oria Antonio Alessandro, Rocco Alberto, Rodini Severino e Nannini Michele, e che venne inoltre pronunziato nella stessa via della Pilotta, n. 17 A, in cui nell'intestazione è detto che avesse sede il Collegio cennato, di guisa che debbonsi attribuire a negligenza del copista gli errori, in cui le dedotte nullità si fanno consistere, mentre l'originale del lodo, che è quello che bisogna tener presente, è in perfetta regola con la legge.

Non il secondo, perchè il Rodini in tanto venne nominato arbitro, in quanto faceva parte del Consiglio superiore dei LL. PP.

tra i cui componenti dovevano. per il contratto (art. 43 del capitolato generale amministrativo di appalto) essere scelti due arbitri; e se è, poi, vero che egli ricopriva la carica di ispettore superiore delle ferrovie, vero è pure, però che ciò a norma del citato art. 43 del capitolato generale amministrativo allora solo lo avrebbe reso incapace di essere nominato arbitro, quando *egli avesse partecipato alla compilazione dei progetti o alla direzione, sorveglianza o collaudazione delle opere, su cui cadevano le controversie, ovvero avesse in qualsiasi modo partecipato all'esame delle controversie stesse,* locchè, invece, risulta escluso dalla nota del 28 ottobre 1914 del capo del Servizio Legale delle ferrovie al presidente del Consiglio superiore dei LL. PP. Nè giova osservare in contrario che il Rodini, rappresentando nel Consiglio superiore dei LL. PP. gli interessi delle ferrovie dello Stato sia stato nel tempo stesso giudice e parte: che lo stesso possa essersi trovato, per le sue funzioni ad occuparsi di controversie identiche a quelle sottoposte come sopra al giudizio degli arbitri, ed essersi pronunziato al riguardo, in guisa che ricorrerebbe sempre la incapacità prevista del citato art. 43 del capitolato; e che, infine, un certo interesse personale alla definizione della controversia in favore della Amministrazione debba per lui trovarsi nel fatto che egli *trae vantaggio mercè le gratificazioni dai risparmi sui lavori ferroviari concessi in appalto.*

A parte, invero, che il secondo ed il terzo dei motivi cennati avrebbero dovuto e potuto essere dedotti solo in via di riassunzione, l'assunto non è fondato, sia perchè non per rappresentarvi gli interessi delle ferrovie due degli alti funzionari di queste sono chiamati a far parte del Consiglio superiore dei lavori pubblici, ma unicamente per la speciale loro competenza in questioni, sulle quali il Consiglio può essere chiamato a pronunziarsi, sia perchè il funzionario, chiamato, non come tale e non per designazione dell'Amministrazione da cui dipende, ma quale facente parte di un Consesso, che nulla ha a vedere con detta Amministrazione, e per scelta del Capo del Consesso stesso all'uopo richiesto a comporre un Collegio arbitrale, smette la veste di funzionario per assumere quella di giudice, e quindi, nel tempo in cui esercita le funzioni di giudice, cessa di essere dipendente dall'Amministrazione; sia perchè l'art. 43 di cui sopra, interpretato senza pre-

venzione, non suffraga affatto l'assunto dell'impresa, riferendosi esso alle controversie *che debbono* essere decise dagli arbitri, e non già a controversie, che possono con esse avere identità di contenuto. Nè vale in contrario far richiamo, come si fa, all'articolo 116, n. 4 C. P. C., secondo cui la ricusazione del magistrato è ammessa anche quando su questioni identiche in diritto debba decidersi in altra lite vertente nell'interesse della di lui moglie, dei congiunti o degli affini in linea retta, giacchè nella specie si è voluto col patto evidentemente circoscrivere entro più ristretti confini la incapacità, nè ragioni di ordine pubblico, d'altronde, ciò vietavano, dal momento che la ricusazione è rimessa alla volontà della parte la quale può anche rinunziarvi; sia, infine, perchè, come bene si rileva dall'Amministrazione, a norma dell'art. 4 della legge 13 aprile 1911, n. 301, il fondo degli assegni o gratificazioni è costituito da una percentuale della differenza tra le entrate ordinarie e le spese ordinarie dell'esercizio, cosicchè a formarlo non potrebbe mai concorrere un titolo quale quello in disputa (appalto per raddoppio di binario) relativo *al conto patrimoniale* e manutenzione straordinaria. Non ha, inoltre, fondamento il quarto motivo di nullità come sopra addotto. A norma, invero, del più volte citato capitolato generale amministrativo (articoli 43, 45, 46, 47), dopo che l'Amministrazione si sia pronunziata sulle pretese avanzate dall'impresa, questa, se creda di persistere nelle sue richieste, ha il diritto di provocare al riguardo il giudizio di un Collegio arbitrale, ed all'uopo deve notificare all'Amministrazione la risoluzione presa, eleggere il suo domicilio in Roma, e provocare, da sola, od anche insieme con l'Amministrazione, dai presidenti del Consiglio di Stato, del Consiglio superiore dei LL. PP. e della Corte di appello la nomina degli arbitri. L'Amministrazione, per contro, ha solo l'obbligo di eleggere il domicilio in Roma, ed invece ha facoltà di opporre se lo ritenga oppur uno, le proprie eccezioni, che, *non proposte, potranno sempre essere presentate al Collegio, di qualsiasi natura esse siano e cioè così di rito, come di merito.* Di guisa che, se l'Amministrazione, dopo avuta la notifica dell'atto, con cui l'impresa dichiarava di voler decisa dal Collegio arbitrale le contestazioni sorte, non credette di proporre le proprie eccezioni, ed ispecie quella di improponibilità della domanda, si avvalse nè

più, nè meno che di una facoltà derivantele dal contratto, e sia poi per ciò, sia ancora perchè la quistione sulla proponibilità o meno della domanda, così come ogni altra quistione che fosse occasionata dal contratto, per l'art. 42 del capitolato più volte citato, non poteva esser decisa che dagli arbitri, in modo che si doveva in ogni caso presentarsi a costoro, non si possono dal silenzio da essa Amministrazione serbato fare quelle deduzioni, che, *senza la esplicita riserva contenuta nel contratto,* sarebbero state possibili. E non giova, poi, opporre che la eccezione in parola non risulta formulata in apposito quesito agli arbitri, per dedurre che costoro abbiano pronunziato fuori i limiti del compromesso occupandosene ed omesso inoltre di pronunziare sui singoli quesiti accogliendola, sia perchè se il giudice dell'azione è giudice anche della eccezione, il quesito relativo alla eccezione deve ritenersi implicitamente proposto in quello relativo all'azione; sia ancora perchè, se per patto l'Amministrazione aveva il diritto di presentare le sue eccezioni direttamente al Collegio arbitrale, ciò importa che le parti abbiano acconsentito a che gli arbitri pronunziassero anche sopra questioni non dedotte anteriormente alla costituzione del Collegio e formulata solo nello svolgimento del giudizio; sia inoltre perchè nella pronunzia della improponibilità della domanda è evidentemente contenuta la pronunzia sui singoli capi di questa, in quanto che l'accoglimento della eccezione porta implicita in se il rigetto della domanda. E destituito di fondamento, in fine, è anche l'ultimo motivo come sopra adotto, perchè gli arbitri, a proposito della eccepita decadenza, hanno ritenuto (se bene o male non è qui il caso di indagare) che le riserve si dovessero fare dalla impresa volta per volta che le venivano comunicate le situazioni provvisorie, l'ultima delle quali fu comunicata il nove ottobre 1909, e se poi solo ad abundantiam hanno soggiunto che intempestivamente le proteste si sarebbero nella specie fatte anche quando come punto di partenza per il termine utile per esplicarle si volesse prendere la situazione finale del 24 marzo 1912 o la firma del conto finale, non può l'eventuale errore di fatto, in cui possano essere, ciò soggiungendo, incorsi influire sulla validità della sentenza, quando la ragione del decidere è stata diversa, e quando è ormai pacifico in dottrina ed in giurisprudenza che il giudice ottempra al dovere della motivazione sempre che assegna le ragioni della sua pro-

nunzia, e non è obbligato a rispondere a tutti gli argomenti, che le parti possano addurre a sostegno dei rispettivi assunti. Conseguentemente, senza che sia il caso di disporre l'interrogatorio che dall'impresa si deferisce all'Amministrazione per accertare la pretesa incapacità del Rodini ad essere nominato arbitro, in quanto che esso per una parte non potrebbe certo dare risultati contrari al contenuto della nota del 28 ottobre 1914 del capo del Servizio Legale delle Ferrovie, e per il dippiù è resistito dalle disposizioni di sopra citate, la domanda va rigettata con la condanna dell'impresa alle spese del giudizio.

P. Q. M. Il Tribunale uditi i procuratori delle parti rigetta la domanda proposta dall'impresa Francesco Squartini e Nazzareno Cassaccia, ecc.

Errata-corrige

A pag. 183 del *Bollettino ufficiale* 16-1917 nella circoscrizione della Sezione Lavori di Taranto, invece di Cosenza-Pietrafitta (*i*) leggasi: Cosenza (F. S.) (*i*).

Nella colonna annotazioni del prospetto annesso all'appendice n. 8 all'ordine generale n. 28-1912 pubblicata nel *Bollettino ufficiale* 16-1917 invece di « Con riparto distaccato a Cosenza », leggasi « Con riparto distaccato a Cotrone ».

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e per gli avvocati delegati ferroviari . . . . L. **4.00**

Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti . . . . » **8.00**

Gli abbonamenti sono da pagarsi anticipatamente ad una stazione della rete o ad una cassa compartimentale e decorrono dal 1° gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore di un anno. Chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri arretrati dell'annata.

La spedizione del bollettino viene fatta direttamente all'ufficio dell'abbonato pel tramite dell'ufficio compartimentale dal quale dipende. Si prega pertanto di comunicare al Servizio Segretariato ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi l'Amministrazione alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi causati dalla mancanza di tale comunicazione.

ANNO X - N. 18

3 MAGGIO 1917

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

Roma maggio 1917 — Tip. Nazionale Bertero di G. Guadagnini e C.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 7 *aprile* 1917, *n.* 606, *concernente nuovi provvedimenti per i trasporti delle merci* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Vista la legge 22 maggio 1915, n. 671, che conferisce al Governo del Re poteri straordinari durante la guerra;

Viste le tariffe e condizioni pei trasporti effettuati sulle linee ferroviarie esercitate dallo Stato;

Visti i Nostri decreti 18 maggio 1916, n. 689, e 3 settembre 1916, n. 1164, recanti modificazioni temporanee alle dette tariffe e condizioni di trasporto;

Vista la necessità di ulteriori provvedimenti per aumentare la disponibilità del materiale rotabile e facilitare le operazioni di tassazione e controllo dei trasporti, in relazione alla diminuzione del personale addetto alle gestioni;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato per i trasporti marittimi e ferroviari, di concerto con quelli dell'industria, commercio e lavoro, del tesoro e della agricoltura;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

L'Amministrazione delle ferrovie dello Stato è autorizzata:

1° a triplicare, per le spedizioni a P. V. a tariffa con vincolo di peso, fino alla distanza di 26 chilometri inclusi;

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 25 aprile 1917, n. 97.

a) i prezzi di trasporto ed i diritti fissi, compresa la soprattassa di cui l'art. 68-*bis* delle tariffe e condizioni pei trasporti;

b) la tassa speciale stabilita, dagli atti di convenzione, per le spedizioni fra uno stabilimento e la stazione cui è allacciato, o fra stabilimenti allacciati alla medesima stazione;

c) i prezzi di trasporto ed i diritti fissi portati dal « Regolamento pei trasporti militari » e dal volume « Concessioni speciali », incluse le tasse fra Sampierdarena, San Benigno, Santa Limbania e le fermate di Sampierdarena di cui l'art. 10 della concessione speciale *B;*

2° a sospendere la applicazione delle tariffe indicate nel punto I dell'allegato al presente decreto, nonchè dei prezzi relativi al peso minimo di una tonnellata stabiliti nelle tariffe interne sicule a P. V., dal n. 102 al n. 123, esclusi quelli valevoli per la serie *B* delle tariffe n. 104 e 106; estendendo però alle linee della Sicilia, per le merci soggette al provvedimento, le corrispondenti tariffe speciali, con vincolo di peso, del continente, quando non siano ascritte ad altra tariffa speciale sicula con peso minimo superiore ad una tonnellata;

3° ad istituire, in via di esperimento, le tariffe speciali gran velocità n. 12 e piccola velocità n. 78, per le merci in genere, appartenenti anche a più persone e riunite in un sol carro, sotto la osservanza delle condizioni di cui ai punti II e III dell'allegato al presente decreto, sospendendo di conseguenza la validità dell'attuale tariffa n. 304 P. V.;

4° a sospendere l'applicazione dei prezzi corrispondenti a pesi minimi inferiori a quello massimo, delle tariffe o serie di tariffe, con vincolo di peso, che prevedono diversi pesi minimi per le stesse merci; e ad aumentare taluni pesi minimi delle tariffe o serie di tariffe, con vincolo di peso, come è indicato nel punto IV dell'allegato al presente decreto;

5° ad introdurre nelle attuali tariffe e condizioni pei trasporti le modificazioni di cui al punto V dell'allegato al presente decreto;

6° ad estendere le disposizioni dell'art. 99 delle tariffe ai carri frigoriferi e a quelli di portata eguale o superiore a 25 (venticinque) tonnellate;

7° ad esigere, nelle stazioni esonerate dal richiedere il de-

posito stabilito dall'art. 106 delle tariffe e condizioni pei trasporti, una tassa uguale al deposito stesso quando lo speditore non abbia effettuata la spedizione o non abbia ultimata la consegna della merce entro il termine prescritto;

8° a vietare le rispedizioni ed i cambiamenti di destinazione dei trasporti, di cui agli articoli 109 e 111 delle tariffe e condizioni pei trasporti;

9° a ridurre a tre mesi il periodo di giacenza delle merci, precedente il diritto alla loro vendita, in tutti quei casi in cui, per l'art. 112 delle tariffe e condizioni di trasporto attualmente in vigore, è stabilito un periodo di mesi sei.

Art. 2.

Sono sospese le concessioni esistenti per completamento di carico, in stazioni intermedie del percorso, di spedizioni di derrate alimentari a piccola velocità accelerata.

Art. 3.

I provvedimenti di cui al presente decreto andranno in vigore alle date che per ognuno di essi saranno indicate dalla Amministrazione delle ferrovie dello Stato e dureranno fino a tre mesi dopo la conclusione della pace.

Art. 4.

L'allegato al presente decreto sarà, d'ordine Nostro, firmato dal ministro proponente.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato ad Agliè, addì 7 aprile 1917.

TOMASO DI SAVOIA.

BOSELLI — ARLOTTA — DE NAVA — CARCANO — RAINERI.

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

ALLEGATO

I.

Elenco delle tariffe, o serie di tariffe, la cui applicazione è sospesa.

1°. Tariffe del Continente: a G. V. n. 7 e 681; a P. V. Acc. n. 53 avvertenza *b*); a P. V. Ord. nn. 77, 202, 203, 204 serie *A* e *B*, 205 serie *A* e *B* (estendendo la tarffa eccezionale n. 1056 serie *D* alle linee Foggia-Lucera e Foggia-Manfredonia), 206, 207 serie *A* e *B*, 208, 209 serie *A*, 212 serie *C*, 232, 301, 304, 405, 416, 419, 1001 serie *B* e 1009.

2. Tariffe interne della Sicilia: a G. V. n. 7; a P. V. Ord. nn. 76, 77, 205 (riportando nella locale n. 206 P. V. le relazioni Catania Centrale e Catania Acquicella-Messina Centrale, con i prezzi rispettivamente, di L. 5.225 e 5.39 per tonnellata, oltre il diritto fisso di L. 0.50 per tonnellata), 207 (introducendo nella nomenclatura la voce: « Botti di capacità non superiore a 7 ettolitri, bottacci, caratelli e barili di legno, vuoti nuovi - classificazione interna sicula 4 »), 403 serie *F*, 430, 431 condizioni *b*), 432, 433 condizione *d*).

3. Tariffe corrispondenti a quelle dei numeri precedenti che sono riportate nei servizi cumulativi internazionali.

II.

Tariffa speciale n. 12 a grande velocità.

(per l'intera rete dello Stato)
(in via di esperimento).

—

Merci in genere.

Alle merci in genere (esclusi il numerario, le carte-valori, gli oggetti preziosi, d'arte e di collezione, i bozzoli vivi, i veicoli e le spedizioni da tassarsi con tariffe vincolate ad un peso minimo per vagone), anche se appartenenti a diverse persone, spedite a grande velocità, riunite in un solo carro ed in quantità non inferione a quattro tonnellate, o pagante per tale peso, presentate da un solo mittente e dirette ad un solo destinatario, si applicano i prezzi della tariffa speciale n. 2 a grande velocità, seria *C*, sulla percorrenza reale, oltre la soprattassa di stazione di L. 1 per spedizione.

Condizioni particolari.

1. Le tasse si applicano sul peso reale col minimo di quattro tonnellate, o computate su tale peso minimo.

2. Le disposizioni dell'art. 97 delle tariffe e condizioni pei trasporti non sono applicabili ai trasporti soggetti alla presente tariffa.

3. La presente tariffa si applica soltanto dietro tassativa domanda del mittente, coll'indicazione del n. 12 G. V., sulla nota di spedizione.

4. Il carico misto è ammesso a tutto rischio e pericolo del mittente; di ciascuna merce debbono essere distintamente dichiarati la qualità e il peso.

5. Le operazioni di carico e scarico devono essere eseguite a cura, spese e rischio del mittente e del destinatario.

6. I carri occorrenti al trasporto debbono essere chiesti almeno 12 ore prima della presentazione della merce, senza indicarne la portata. Nella domanda dovrà invece indicato il peso complessivo della merce.

7. In caso di eventuali ritardi nella riconsegna, il mittente, o il destinatario, non potrà chiedere alcun indennizzo all'Amministrazione se non quando il tempo impiegato dalle spedizioni superi il doppio dei termini di resa e limitatamente alla eccedenza di tale maggior tempo.

8. I trasporti sono accettati ed eseguiti a rischio e pericolo delle parti, le quali non potranno ripetere alcun indennizzo per deterioramenti, avarie, cali naturali della merce, ecc., quando non sia provata la colpa dell'Amministrazione.

III.

Tariffa speciale n. 78 a piccola velocità.

(per l'intera rete dello Stato)
(in via di esperimento).

—

Merci in dettaglio di tutte le classi, riunite in un carro.

Alle merci in dettaglio, alle quali sarebbero normalmente applicabili i prezzi delle 8 classi della tariffa speciale n. 75 a piccola velocità (esclusi gli oggetti d'arte e di collezione, le materie infiammabili, quelle esplodenti, i veicoli, i colli indivisibili pesanti più di cinque tonnellate e le spedizioni da tassarsi con tarriffe vincolate a un peso minimo per carro), anche se appartenenti a diverse persone, spedite da un solo mittente, dirette ad un solo destinatario e riunite in un sol carro, in quantità non inferiore a sei, oppure a dieci tonnellate, o pagante per tali pesi, si applicano, rispettivamente, i prezzi normali della classe 4ª della tariffa speciale n. 75 a piccola velocità, ovvero quelli della stessa classe ridotti del 10 %, sulla percorrenza reale, oltre al diritto fisso di L. 1,40 per tonnellata.

Condizioni particolari.

1. Le tasse si applicano sul peso reale se uguale o superiore ad uno dei minimi fissati di 6 o di 10 tonnellate, e si consente che si paghi per l'uno o per l'altro di tali pesi minimi quando quello reale sia inferiore.

2. Le disposizioni dell'art. 97 delle tariffe e condizioni pei trasporti non sono applicabili ai trasporti soggetti alla presente tariffa.

3. La presente tariffa si applica soltanto dietro domanda tassativa, con l'indicazione del n. 78 P. V., sulla lettera di porto.

4. Il carico misto è ammesso a tutto rischio e pericolo del mittente; di ciascuna merce debbono essere distintamente dichiarati la qualità e il peso.

5. Le operazioni di carico e scarico devono essere eseguite a cura, spese e rischio del mittente e del destinatario.

6. I carri occorrenti al trasporto debbono essere chiesti almeno 12 ore prima della presentazione della merce, senza indicarne la portata. Nella domanda dovrà essere indicato il peso complessivo della merce.

7. In caso di eventuali ritardi nella riconsegna, il mittente, o il destinatario, non potrà chiedere alcun indennizzo all'Amministrazione, se non quando il tempo impiegato dalle spedizioni superi il doppio dei termini di resa e limitatamente alla eccedenza di tale maggior tempo.

8. I trasporti sono accettati ed eseguiti a rischio e pericolo del mittente, il quale non potrà ripetere alcun indennizzo per deterioramenti, avarie, cali naturali della merce, ecc., quando non sia provata la colpa dell'Amministrazione.

IV.

Tariffe e serie di tariffe, il cui peso minimo (meno pei liquidi in carri serbatoi) viene elevato.

I. Tariffe i cui pesi minimi vengono portati da 10 a 12 tonnellate, salve le eccezioni indicate:

1. Tariffe del Continente: n. 101 (per la crusca tonn. 9), 109 serie *D* ed *F*, 115 serie *F*, 118 serie *E* ed *F*, 119 serie *C* e *D*, 120 serie *C*, *D*, *E*, *F* e *G*, 121 serie *D*, *E*, *H* e *I*, 122 serie *B* (pel coke tonn. 10) e *D*, 123 *E* ed *F* (1), 212 serie *A* e *B*, 215, 216, 217 serie *A* (per le merci contrassegnate col richiamo (1) nella colonna del peso minimo) e *B*, 220 serie *Ba* e *Bb*, *Ca* e *Cb*, 221, 222, 224, 231 serie *B*, 234, 303, 418, 1001, 1003, 1007, 1051 (per

(1) Per le buccie, pellicole o scorze di cacao, abbrustolite, tonn. 9.

(2) Vedasi eccezione tariffa speciale comune n. 11 G. V. (condizione 11ª) e tariffa speciale interna sicula n. 10 G. V. (condizione 10ª).

la crusca tonn. 9), 1052 serie *A* (per la crusca tonn. 9) e *B*, 1054, 1059 serie *A*, 1061 serie *A* e *B*, 1063 serie *A* e *B* (per il solfato di soda greggio) ed *E*, 1065 serie *B* e *C*.

2. Tariffe interne della Sicilia: 115 serie *A*, 120 serie *B*, *C*, *D*, *E* e *F*, 121 serie *D*, *E*, *F*, *G* ed *H*, 122 serie *B* (pel coke tonn. 10 e per legna da ardere tonn. 9) e *C*, 123 serie *E* (per la feccia di vino tonn. 9), *F* (per il cacao, buccie, ecc., tonn. 9), *G* ed *H*, 205, 206, 216, 218, 220, 401 serie *A* e *B*, 403 serie *B*, *C* e *D*, 409 serie *B*, 418 serie *B* e *C*, 419 serie *A*, *B* e *C*, 421 serie *A* e *B*, 423 serie *B*, *C* e *D*.

II. Tariffe i cui pesi minimi sono elevati come appresso:

N. 108 serie *D* continentale e per le uguali merci comprese nella 108 serie *H* sicula (da 5 a 6 tonn.), 109 serie *G* (da 1 a 3 tonn.), 111 serie *A* (da 5 a 6 tonn.), 111 serie *F* continentali e 111 serie *E* sicula (da 2,5 a 4 tonn.), 118 serie *A* continentale e 418 serie *A* sicula (da 3,5 a 5 tonn.), 1008 continentale (da 2,5 a 3 tonn.), 303 sicula (da 1 a 3 tonn.) e 401 continentale (da 8 a 12 tonn.).

AVVERTENZA.

Analoghi aumenti vengono introdotti nelle corrispondenti tariffe dei servizi cumulativi internazionali.

V.

Modificazioni da introdursi nelle tariffe e condizioni pei trasporti.

Art. 106. — L'importo del deposito per la richiesta dei carri è elevato da L. 5,5 a L. 6 per ogni carro.

Inoltre, in fine a detto articolo è inserito il seguente capoverso:

« Nel caso in cui non venga iniziato il carico delle merci entro il termine di tempo previsto dal primo capoverso del presente articolo, la Amministrazione, oltre a trattenere il deposito di cui il capoverso stesso, ha il diritto di disporre altrimenti dei carri e degli attrezzi rimasti inutilizzati, ovvero di percepire per il primo giorno di ritardo L. 10 per ogni carro e L. 1 per ogni copertone, catena o coppia di stanti e per ciascun giorno successivo L. 20 per ogni carro e L. 2 per ogni copertone, catena o coppia di stanti ».

Art. 117. — Dopo il 4° capoverso del punto II aggiungere il capoverso seguente:

« I destinatari dei trasporti a carro completo possono essere avvisati anche con lettera espresso, o con fonogramma, ovvero anche con telegramma quando sia richiesto dalle parti, ponendo le spese a carico dei

destinatari stessi. In tali casi il termine, stabilito per il ritiro dei trasporti dal punto I, decorre dal momento in cui è dato l'avviso».

Le tasse di sosta di cui il punto II sono modificate come segue:

a) per le merci a G. V. (1), e per quelle a P. V. A. ed a P. V. appartenenti alle prime cinque classi, secondo la nomenclatura L. 0.10, per quintale e per ogni 24 ore;

b) per le merci a P. V. ed a P. V. A. appartenenti come sopra alle classi 6ª 7ª ed 8ª, L. 0.05, per quintale e per ogni 24 ore;

c) pel numerario, carte valori ed oggetti preziosi, L. 0.05 per ogni 500 lire e per ogni 24 ore;

d) per i veicoli a due ruote, L. 1 per ogni veicolo e per ogni 24 ore;

e) per i veicoli a quattro ruote, L. 1.60 per veicolo e per ogni 24 ore;

f) per i feretri e per le ceneri mortuarie, L. 3.10 per ogni spedizione e per ogni 24 ore;

g) pel bestiame sostante sui vagoni, L. 0.30 per ogni spedizione o per ogni vagone e per ogni ora di sosta dopo le prime quattro.

Al comma i) aggiungere:

«ed infine, per tutto il tempo in cui le merci, su richiesta delle parti, restano in attesa dell'eseguimento della pesatura e durante la medesima, ovvero in attesa dell'accertamento di asseriti danni, eccettuato il caso in cui dal riconoscimento del peso, o dall'accertamento eseguito, risulti l'esistenza di un danno imputabile alla ferrovia».

Il diritto di sosta di cui al comma *l)* è portato da L. 6.05 a L. 8.00.

Allegato n. 10 — Nel punto X dell'allegato n. 10, dopo le parole «mattoni e tegole d'ogni sorta» sono aggiunte le seguenti: «(eccettuati i mattoni refrattari)».

Allegato n. 14 — L'allegato n. 14 è sostituito dal seguente: «Tariffe e condizioni pel trasporto di mosto, uve pigiate, vino ed altri liquidi in carri serbatoi di proprietà delle ferrovie dello Stato» (1).

Art. 1. — Alle spedizioni di mosto, uve pigiate, vino ed altri liquidi in carri serbatoi appartenenti alle ferrovie dello Stato, si applicano le tariffe in vigore per le dette merci spedite in botti, o barili, computando, qualunque sia il peso minimo fissato dalla tariffa applicabile, i prezzi di trasporto in base al peso minimo di 10,000 chilogrammi per carro, oppure in base al peso reale se superiore. Eccezionalmente, pei carri di portata inferiore a 10 tonnellate, le tasse sono calcolate in base alla

(1) *Avvertenza.* — Ad eccezione dei carri serbatoi destinati esclusivamente al trasporto del petrolio, tutti gli altri carri serbatoi appartenenti alle ferrovie dello Stato devono, fino a contrario avviso, servire soltanto alle spedizioni del mosto, dell'uva pigiata, del vino e dell'alcool, escluso ogni altro liquido.

Perciò i trasporti di altri liquidi che non siano nè vino, nè mosto od uva pigiata, possono aver luogo coi serbatoi, ai quali si riferisce il presente allegato, solo quando l'Amministrazione abbia dato il suo consentimento.

portata, senza che possano essere inferiori a quelle sul peso minimo stabilito dalla tariffa applicabile.

Allorquando i carri serbatoi aventi portate superiori alle 10 ma inferiori alle 12 tonnellate, superiori alle 12 ma inferiori alle 15 tonnellate, vengono adoperati per trasporti di liquidi tassabili in base a tariffe che hanno prezzi fatti per carro da 10, 12, 15 tonnellate, si applica il prezzo stabilito per il carro di portata immediatamente inferiore a quella del serbatoio utilizzato, e, per l'eccedenza di portata, in confronto a quella in base alla quale il detto prezzo è calcolato, si esige un aumento proporzionale per tonnellata, divisibile di 10 in 10 chilogrammi, senza che la tassa così computata possa riuscire maggiore di quella pel carro della portata immediatamente superiore.

Se la tara del carro serbatoio superi il peso tassabile, il prezzo si computa sul detto peso aumentato di un quintale per ogni quintale indivisibile di eccedenza tara.

Art. 2. — Oltre ai prezzi di trasporto stabiliti dall'articolo precedente è dovuta, eccezione fatta pei serbatoi destinati esclusivamente al petrolio, una soprattassa per chilometro e per carro della portata di 10 tonnellate, nella misura seguente:

L. 0.084 se il trasporto ha luogo a grande velocità;

L. 0.073 se il trasporto ha luogo a piccola velocità accelerata ed a piccola velocità ordinaria.

Pei carri di portata superiore alle 10 tonnellate la soprattassa si aumenta di un decimo per ogni tonnellata indivisibile di maggior portata.

Art. 3. — La soprattassa si applica in base alla sola percorrenza del serbatoio carico sulle ferrovie dello Stato, anche se le spedizioni fossero destinate all'estero.

Art. 4. — È riservata all'Amministrazione la facoltà di stabilire se ed in quanto il carico possa farsi in stazioni non appartenenti alla sua rete.

Art. 5. — Le operazioni di carico e scarico dei carri serbatoi devono essere eseguite a cura, spesa, rischio e pericolo del mittente e del destinatario e sotto l'osservanza delle speciali istruzioni che saranno date dall'Amministrazione.

Art. 6. — L'Amministrazione è obbligata a fornire i carri serbatoi in quanto ve ne siano dei disponibili e compatibilmente alle esigenze del servizio; la richiesta dei carri deve essere fatta dallo speditore 24 ore prima della consegna della merce nella stazione.

Art. 7. — Le spedizioni vengono accettate ed eseguite a rischio e pericolo dello speditore; perciò l'Amministrazione declina ogni e qualunque responsabilità per alterazioni, deterioramenti, avarie e dispersioni delle merci, a meno che sia provato che i danni derivino da colpa dell'Amministrazione stessa.

Art. 8. — Sono escluse dal trasporto in carri serbatoi le spedizioni destinate o che debbono transitare per quegli Stati ove la circolazione

di tali carri fosse proibita, per ragioni di privativa o per qualsiasi altro motivo.

Art. 9. — L'Amministrazione consegna ai mittenti i carri serbatoi debitamente ripuliti all'interno, ma lascia però facoltà ai mittenti stessi di eseguire, quando lo credano, una ulteriore pulitura a loro cura e spesa esclusiva, purchè per questa operazione siano osservate le speciali istruzioni all'uopo stabilite dall'Amministrazione stessa e senza che ciò dia diritto ad una proroga del termine utile pel carico.

L'accettazione dei carri serbatoi da parte dei mittenti non può farsi con riserva circa lo stato di pulizia interna dei carri medesimi e così, quando questi sono stati accettati, l'Amministrazione resta sollevata da ogni e qualsiasi responsabilità a tale riguardo.

Art. 10. — Ai trasporti eseguiti in carri serbatoi appartenenti alle ferrovie dello Stato sono applicabili tutte le norme e condizioni vigenti pei trasporti in carri ordinari, in quanto non sieno contrarie a quelle sopra esposte.

Condizioni generali per l'applicazione delle tariffe speciali comuni e delle tariffe locali.

I due primi periodi dell'art. 8 delle condizioni generali per l'applicazione delle tariffe speciali comuni ed i due primi periodi dell'art. 9 delle condizioni generali per l'applicazione delle tariffe locali (vol. 4° e 5°) sono sostituiti dai seguenti:

« I pesi minimi per vagone, quali sono indicati nelle tariffe speciali (o locali) si riferiscono al carro della portata di 10 tonnellate, e 12 tonnellate per quelle tariffe che hanno il solo peso minimo di 12 tonnellate (1); quindi se, in seguito a domanda dello speditore, vengono impiegati pel trasporto carri di portata maggiore, i detti pesi minimi si debbono intendere aumentati, rispettivamente, di un decimo e di un dodicesimo per ogni tonnellata di maggior portata (2) e (1) ».

« Qualora, invece, l'Amministrazione fornisce carri di portata inferiore a 10 tonnellate, e 12 per quelle tariffe che hanno il solo peso minimo di 12 tonnellate, i pesi minimi sono ridotti, rispettivamente, di tanti decimi e di tanti dodicesimi quante sono le tonnellate di minore portata dei carri forniti, salvo che non sia diversamente disposto nelle singole tariffe ».

Nomenclatura e classificazione delle merci a piccola velocità.

Nella nomenclatura e classificazione delle merci a piccola velocità sono introdotte le nuove voci e le modificazioni alle voci esistenti che seguono:

Voci aggiunte.

Benzolo, vedi allegato 9°, categoria 9ª, classificazione: continentale e sicula 4, 119 serie *A*.

Ciottoli di quarzo, vedi quarzo in pezzi.

Clorato di ammonio, classificazione: continentale 1, 109 serie *A*; interna sicula 1.

Dolomite calcinata, in polvere od in pezzi, classificazione: continentale 7, 120 serie *F*; interna sicula 7, 120 serie *C*.

Giobertite o magnesite calcinata, in polvere od in pezzi, classificazione: continentale 7, 120 serie *E*; interna sicula 7, 120 serie *C*.

Legname in tavole formate di assicelle sottili, sovrapposte, incollate e pressate, classificazione: continentale 4, 118 serie *B*; interna sicula 4, 118 serie *C*.

Leucite, classificazione: continentale 8, 120 *G*; interna sicula 8, 120 *E*.

Nichel (tondini di) per monete, classificazione: continentale e sicula 2.

Ottone (dischi di), classificazione: continentale 3, 116 serie *C*; interna sicula 3.

Ruote a razzi di acciaio per automobili, classificazione: continentale e sicula 1.

Ruote per velocipedi e velocimani, classificazione: continentale e sicula 1.

Salini (sali provenienti dalla lisciviazione o lavatura delle ceneri alcalinifere delle piante), classificazione: continentale 6, 123 serie *D*; interna sicula 6.

Silicio, classificazione: continentale 1, 109 serie *A*; interna sicula 1.

Soluzione acquosa di solfidrato di calcio commerciale, classificazione: continentale 7, 109 serie *F*; interna sicula 7.

Voci modificate.

Le voci: acciaio in lamiera; ferro in lamiera ordinaria anche ondulata, spalmata di minio o zincata; ferro stagnato o piombato, esclusa la latta; acciaio greggio, crudo o fuso in pani; ferro greggio abbozzato o pudellato e le relative classificazioni sono sostituite rispettivamente dalle seguenti:

a) « Lamiera d'acciaio o di ferro anche ondulata, greggia o spalmata di minio, zincata, stagnata (esclusa la latta) o piombata, classificazione: continentale 6, 116 serie *G*; interna sicula 6 »;

b) « Lamiera d'acciaio o di ferro come sopra, semplicemente bucata, o curvata, o tagliata a misura, in qualsiasi forma, per lavori, classificazione; continentale 5, 116 serie *E*; interna sicula 5 »;

c) « Acciaio e ferro in masselli, pani e rosette, classificazione: continentale 7,115 serie *D*; interna sicula 7 ».

Acciaio in rottami, limatura, tornitura e ritagli. — L'indicazione delle tariffe:

continentali 7,115 serie *D* è sostituita dalla 8,115 serie *F*;

sicula 7 è sostituita dalla 8.

Cerchi di automobili o di velocipedi e velocimani. — È sostituita da « Cerchi di acciaio o di ferro per ruote di automobili, di velocipedi e ve-

locimani », con l'aggiunta della nota: « Nei cerchi sopraddetti non sono compresi quelli montati con razzi metallici, i quali si tassano come ruote, anche se sforniti dei cerchi di gomma ».

Ciottoli. — È sostituita da:

« Ciottoli, esclusi quelli di quarzo, classificazione: continentale 8, 121, 212, 217, 237; interna sicula 8, 121 serie *H* ».

Dolomite (carbonato di calce e di magnesia nativo). — È sostituita da: « Dolomite (carbonato di calce e di magnesia nativo) in polvere od in pezzi ».

Mattoni di terra refrattaria e di grés e la relativa classificazione sono sostituite da:

a) « Mattoni di grés, classificazione: continentale 8, 121 serie *I*, 212; interna sicula 8, 121 serie *H* »;

b) « Mattoni refrattari, classificazione: continentale 7, 121 serie *H*, interna sicula 7, 121 serie *G* ».

Mattoni di terra refrattaria smaltati sopra una delle faccie minori e la relativa classificazione sono sostituite da:

« Mattoni refrattari smaltati sopra una delle faccie minori. — Classificazione: continentale 6, 121 serie *G*; interna sicula 6, 121 serie *G* ».

Pelli (raschiatura e ritagli di, usati) compresi i talloni, i tacchi, le suole, le tomaie, i sottopiedi e simili.

È sostituita da:

« Pelli (raschiatura di) e ritagli di pelli usati », con l'aggiunta della nota: « Si classificano come ritagli di pelli usati anche i talloni o tacchi, le suole, le tomaie, i sottopiedi usati e simili, le calzature vecchie, rotte ed in tale stato di deterioramento da poter servire soltanto per far colla o cuoio falso o per concime ».

Pelli (ritagli di, non usati), esclusi i ritagli in lavori come talloni o tacchi, suole, tomaie, sottopiedi e simili e la relativa classificazione sono sostituite da:

a) « Pelli (ritagli di) non usati, buoni ancora per lavori, classificazione: continentale 4, 114 serie *C*; interna sicula 4, 114 serie *B* »;

b) « Pelli (ritagli di) non usati, buoni soltanto per far colla o cuoio falso o per concime, classificazione: continentale 6 w, 123 serie *D*; interna sicula 6 w, 123 serie *C* ».

Soda (bicarbonato di). — È aggiunta nella classificazione continentale la tariffa n. 109 serie *A*.

Tariffa locale n. 232 P. V.

Nella intestazione della tariffa locale n. 232 P. V. sono cancellate le parole « e mattoni di terra refrattaria smaltati sopra una delle faccie minori », e alla parola « fabbricati » è sostituita quella « fabbricate ».

Visto, d'ordine di S. A. R. il Luogotenente Generale di S. M. il Re:

Il ministro per i trasporti marittimi e ferroviari
ARLOTTA.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 7 *aprile* 1917, *n.* 624, *col quale nello stato di previsione del Ministero per i trasporti marittimi e ferroviari, per l'esercizio finanziario* 1916-917, *è istituito il capitolo n.* 57-*IV con stanziamento di L.* 2.400.000 (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Vista la legge 22 maggio 1915, n. 671, sul conferimento al Governo dei poteri straordinari per la guerra;

Vista la legge 24 dicembre 1916, n. 1738;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato per il tesoro, di concerto con quello per i trasporti marittimi e ferroviari;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Nella parte straordinaria dello stato di previsione del Ministero per i trasporti marittimi e ferroviari per l'esercizio finanziario 1916-917 è istituito il capitolo numero 57-IV « Premi di assicurazione contro i rischi di guerra dei piroscafi viaggianti in servizio sovvenzionato » con lo stanziamento di lire due milioni quattrocentomila (L. 2,400,000).

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato ad Agliè, addì 7 aprile 1917.

TOMASO DI SAVOIA.

BOSELLI — CARCANO — ARLOTTA.

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 26 aprile 1917, n. 98.

Ordine di servizio N. 48. (M. C.).

Modificazioni ai prezzi di trasporto, sospensione di tariffe ed istituzione della tariffa speciale N. 12 G. V.

Col giorno 10 maggio 1917 andranno in vigore per il servizio interno e cumulativo italiano i provvedimenti di cui il decreto Luogotenenziale, n. 606 del 7 aprile 1917, riguardanti i trasporti di cose, *eccezione fatta della tariffa speciale n. 78 p. v. la cui data di attivazione sarà notificata con successiva disposizione.*

Le modificazioni ed aggiunte da apportarsi alle tariffe e condizioni pei trasporti sulle ferrovie dello Stato (edizione 1° luglio 1916), in dipendenza dell'attuazione dei detti provvedimenti, sono comprese nella 1ª appendice ad esse tariffe e condizioni, che sarà distribuita nei modi d'uso a cura dell'Ufficio contabilità prodotti di Firenze e sarà posta in vendita al pubblico nelle principali stazioni della rete al prezzo di L. 1,00 per ogni esemplare.

Per l'attuazione dei provvedimenti di cui trattasi si fa presente quanto appresso.

1° — *Spedizioni a p. v. ord. a tariffa con vincolo di peso fino alla distanza di 26 Km. inclusi.* — I prezzi di trasporto dovuti per le dette spedizioni sono triplicati, compresi i diritti fissi, le soprattasse stabilite per gli scali marittimi e la soprattassa di cui l'art. 68 bis delle tariffe.

A tal uopo, le stazioni dovranno dapprima stabilire quale è l'importo dovuto, a norma del capoverso precedente, per i trasporti in questione e moltiplicarlo poi per 3, arrotondando ai 5 centesimi il prodotto ottenuto.

L'aumento del 10 %, di cui il bollettino commerciale n. 5-1916, dovendo essere esposto, a parte, sui documenti di trasporto, sarà computato dopo aver eseguito le operazioni anzidette, tenendo conto, beninteso, anche delle tasse accessorie soggette a tale aumento.

Resta inteso che devono pure essere triplicate le tasse speciali di cui l'art. 15 della parte I dell'allegato 8 alle tariffe (spedizioni fra l'uno e l'altro degli scali di Genova, delle fermate di Sampierdarena e delle stazioni di Genova P. C. locale e di Genova Principe).

Quanto sopra vale anche per i trasporti effettuati in base al *regolamento per i trasporti militari* ed al volume delle *concessioni speciali,* compresi fra questi ultimi i trasporti fra Sampierdarena, S. Benigno, S. Limbania e le fermate di Sampierdarena per i quali sono dovute le tasse apposite di cui l'art. 10 della concessione speciale *B*.

Il provvedimento ha effetto per i trasporti che si eseguiscono su tutte le linee esercitate dallo Stato e, limitatamente alle tasse relative al percorso sulle dette linee, anche per i trasporti in servizio cumulativo con le ferrovie secondarie, tramvie e laghi.

Sono esclusi, per ora, dal provvedimento stesso i trasporti eseguiti in base ai servizi cumulativi ferroviari-marittimi.

Per i trasporti da o per le linee Desenzano-Desenzano Lago, Saline di Volterra-Volterra, Cerignola-Cerignola città e Complementari sicule a scartamento ridotto si devono cumulare, nei riguardi della triplicazione delle tasse, il percorso delle linee stesse e quello della rete dello Stato.

Per i trasporti, invece, da o per le linee Brescia-Iseo e Lecce-Francavilla Fontana, con diramazione Novoli-Nardò Centrale, il ripetuto provvedimento ha effetto soltanto per la rete dello Stato, in relazione al percorso separato di essa rete.

Si rammenta che per i trasporti in servizio cumulativo la soprattassa stabilita dall'art. 68-bis delle tariffe è ridotta alla metà. Si dovrà, quindi, fare tale riduzione, prima di triplicarla nel modo sopra accennato.

2° — *Spedizioni fra uno stabilimento e la stazione cui è allacciato, o fra stabilimenti allacciati alla medesima stazione.* — Anche la tassa speciale stabilita per questi trasporti dall'art. 21 del capitolato per l'impianto e l'esercizio dei binari di allacciamento, modificata in lire 0.522 per tonnellata come dal Bollettino commerciale n. 1-1916, è triplicata.

Per la tassazione di siffatti trasporti dovrà essere seguìto lo stesso procedimento indicato al punto 1°.

3° — *Sospensione della validità di alcune tariffe.* — È sospesa l'applicazione delle tariffe continentali e sicule indicate nella terza parte del punto 17 della 1ª appendice sopra menzionata.

Al riguardo, si rende necessario che le stazioni pratichino, come è detto nel citato punto, apposita annotazione nella intestazione, o nella sede opportuna, delle singole tariffe in questione, a fine di evitare che dal 10 maggio 1917 in poi abbiano ad essere ancora applicati i prezzi delle tariffe stesse.

4° — *Sospensione dei prezzi relativi a determinati pesi minimi di tariffe, o serie di tariffe, con vincolo di peso.* — È pure sospesa l'applicazione dei prezzi relativi al peso minimo di 6 tonn. e di 1 tonn., rispettivamente, delle tariffe, o serie di tariffe, continentali e sicule indicate nel punto 15 della ricordata 1ª appendice.

In correlazione a tale provvedimento, alle merci spedite in servizio interno della Sicilia, che fruiscono attualmente dei prezzi delle tariffe speciali relativi al peso minimo di una tonnellata, sono estese le corrispondenti tariffe speciali con vincolo di peso del continente, quando non siano ascritte ad altra tariffa speciale interna sicula con peso minimo superiore ad una tonnellata.

Ad esempio, ai trasporti di *lavagne od ardesie levigate* non potranno essere più applicati i prezzi della serie *C* della tariffa speciale interna n. 121 per il peso minimo di una tonnellata, ma soltanto quelli della serie F della tariffa stessa per il peso minimo di 10 tonnellate.

Ai trasporti invece di *stuoie d'alfa*, merce ascritta soltanto alla serie *D* della tariffa speciale interna n. 111, dovranno essere applicati i prezzi della serie *D* della tariffa speciale continentale n. 111 per il peso minimo di 5 tonnellate, se riescono più economici di quelli della classe 4ª voluminosa della tariffa speciale interna n. 75.

È parimenti sospesa l'applicazione di alcuni prezzi per vagone previsti dalle tariffe pure nominate nel suddetto punto 15.

5° — *Aumento di taluni pesi minimi di tariffe, o serie di tariffe, a p. v.* — I pesi minimi di diverse tariffe, o serie di tariffe, sono aumentati secondo risulta dai prospetti di cui al punto 16 della ripetuta 1ª appendice.

In seguito a tale provvedimento, per i trasporti di merci fruenti di tariffe, o serie di tariffe, che hanno il solo peso minimo di 12 tonnellate non dovranno essere più accettate domande di carri di portata inferiore a 12 tonnellate, eccezione fatta per i carri serbatoi.

Qualora la domanda dello speditore non potesse essere accolta e fosse fornito per i detti trasporti un carro di portata inferiore a 12 tonnellate, il peso minimo dovrà intendersi ridotto di tanti dodicesimi quante sono le tonnellate di minor portata dei carri forniti, salvo che non sia diversamente disposto nelle singole tariffe.

In tali casi, le stazioni dovranno far chiaramente risultare sui documenti di trasporto, con apposita annotazione, che il carro di portata minore di 12 tonnellate è stato fornito per esigenze di servizio, in luogo di quello chiesto dal mittente.

Se invece, conforme a richiesta del mittente, sono forniti pel trasporto carri di portata maggiore alle 12 tonnellate, il peso minimo di 12 tonnellate deve essere aumentato di un dodicesimo per ogni tonnellata di maggior portata.

6° — *Deposito per richiesta di carri. - Tassa speciale per carri non utilizzati tempestivamente.* — L'importo del deposito per la richiesta dei carri, previsto dall'art. 106 delle tariffe, è elevato da L. 5,05 a L. 6,00 per ogni carro.

Nelle stazioni, poi, esonerate dal richiedere tale deposito, gli speditori dovranno essere assoggettati al pagamento di una tassa eguale al deposito stesso quando non abbiano effettuata la spedizione o non abbiano ultimata la consegna della merce entro il termine prescritto.

Si richiama su ciò l'attenzione particolare delle stazioni, ad evitare che sia omessa l'esazione della tassa in questione specialmente nei casi in cui la consegna della merce non sia ultimata nel termine stabilito.

La ricevuta alle parti dovrà essere rilasciata sugli appositi modelli C1-440 ed il relativo importo sarà da contabilizzarsi giornalmente a debito sul conto corrente C1-436 compilando a fine mese il mod. C1-443 per il Controllo, giusta le disposizioni contenute nell'art. 5 delle norme per il servizio contabile delle gestioni merci.

Verificandosi il caso in cui un richiedente non inizi prontamente il carico, prima di utilizzare altrimenti il veicolo e gli attrezzi, la stazione gli chiederà se intende di effettuare la spedizione o se vi rinuncia, avvertendolo delle tasse che dovrà pagare, in conformità al capoverso aggiunto in fine all'art. 106 delle tariffe con il punto 5 della 1ª appendice.

Se per essere il richiedente persona sconosciuta o abitante in località lontana o per altri motivi non fosse possibile od opportuno tenere il materiale a sua disposizione o se egli avesse già dichiarato di rinunciare al trasporto, il carro e gli attrezzi dovranno essere utilizzati altrimenti, trattenendo il deposito o esigendo dall'interessato, come sopra è detto, un importo corrispondente.

Se dopo iniziato il carico ne viene ritardato il compimento, la stazione dovrà diffidare lo speditore dell'applicazione del punto *c*) dell'art. 69 delle tariffe, non esitando al caso a liberare d'ufficio il carro, ponendo a carico della merce la relativa spesa in L. 0,50 per tonn. oltre le tasse di sosta.

Per l'esatta applicazione delle disposizioni di cui trattasi, si ritiene opportuno indicare i casi che possono verificarsi e le conseguenze che derivano da ciascuno di essi:

primo caso. — Il carico non viene iniziato entro il termine prescritto e il carro è utilizzato altrimenti dall'amministrazione; lo speditore perde il deposito o paga una somma uguale al medesimo;

secondo caso. — Il carro e gli attrezzi restano a disposizione del richiedente per un tempo maggiore del termine stabilito per il carico, senza che questo venga effettuato: oltre alla perdita del deposito od al pagamento di una somma uguale al medesimo, lo speditore deve corrispondere per il primo giorno, dopo scaduto il termine per il carico, L. 10 per ogni carro e L. 1 per ogni copertone, catena o coppia di stanti, e L. 20 e L. 2, rispettivamente, per ogni giorno successivo;

terzo caso. — Lo speditore inizia il carico dopo spirato il termine stabilito per l'eseguimento del medesimo; si provvede come nel 2° caso, fino al momento dell'inizio del carico. Per tutto il tempo trascorso dal momento in cui il carico fu iniziato a quello

in cui fu terminato, lo speditore deve pagare le prescritte tasse di sosta;

quarto caso. — Lo speditore inizia il carico entro il termine stabilito, indi lo interrompe, poi lo riprende e lo termina; oltre alla perdita del deposito od al pagamento di una somma uguale al medesimo, lo speditore è tenuto a pagare le tasse di sosta calcolate per tutto il tempo trascorso dalla scadenza del termine stabilito per il carico al compimento del medesimo, quintuplicate dopo i primi due giorni di giacenza.

7° — *Tasse di sosta - Ritiro delle merci.* — L'ammontare delle tasse di sosta, previste dall'art. 117 delle tariffe, è modificato secondo risulta dal punto 7 della 1ª appendice alle tariffe.

Si stabilisce, poi, che l'avviso dell'arrivo dei trasporti a carro completo può esser dato con lettera espresso o con fonogramma e, quando sia richiesto dalle parti, anche con telegramma, ponendo, in ogni caso, la relativa spesa a carico dei destinatari, come già si pratica per le spese postali.

Sul libretto di consegna, mod. Ch-50, attualmente in uso presso le stazioni, si dovranno registrare soltanto le ordinarie lettere d'avviso, mod. Ch-77, che vengono impostate o recapitate a mano.

Le lettere espresso, i fonogrammi ed i telegrammi dovranno essere registrati in un separato mod. Ch-50, coll'indicazione per le lettere espresso dell'ora d'impostazione, pei fonogrammi di quella di trasmissione e della persona che ha ricevuto il fonogramma e pei telegrammi dell'ora di ricevimento, risultante dalla ricevuta rilasciata dall'ufficio telegrafico.

La volontà dei destinatari, di essere avvisati con telegramma, dovrà risultare da una loro domanda scritta da conservarsi in atti della stazione. Della lettera-espresso e del fonogramma, le stazioni si varranno a seconda delle circostanze e delle istruzioni che riceveranno dalle Divisioni Movimento.

Per le notificazioni fatte con telegramma, la ricevuta dell'ufficio telegrafico dovrà essere ingommata sul registro mod. CH-50, nella parte della corrispondente registrazione.

Per i trasporti avvisati nei modi sopra ricordati, il termine

utile per il ritiro delle spedizioni è quello stabilito dal punto 1° dell'art. 117 delle tariffe.

Per effetto, infine, dell'aggiunta che viene apportata al comma *i*) del ripetuto articolo, i diritti di deposito o di sosta sono da computare anche per tutto il tempo in cui le merci debbano sostare nelle stazioni, su richiesta delle parti, in attesa dell'eseguimento della pesatura e durante la medesima, come disposto col punto II dell'ordine di servizio n. 314-1915, ovvero in attesa dell'accertamento di asseriti danni, salvo che dal riconoscimento del peso, o dall'accertamento eseguito, risulti l'esistenza di un danno imputabile alla ferrovia.

Anche su ciò si richiama in modo particolare l'attenzione delle stazioni, occorrendo che tengano ben presenti i risultati delle operazioni eseguite a fine di stabilire se siano o no da riscuotere i diritti in questione.

8° — *Riduzione a tre mesi del periodo di giacenza delle merci.* — Il periodo di 3 mesi rappresenta il tempo massimo di giacenza delle merci, trascorso il quale, senza che le parti abbiano provveduto a farla cessare, le stazioni dovranno, senza indugio alcuno, effettuarne la vendita, scopo del provvedimento essendo appunto quello di evitare l'ingombro dei magazzini e dei piazzali delle stazioni.

Rimane inteso che il periodo massimo di tre mesi non vale per le merci per le quali si verificano le condizioni di cui il primo ed il terzo ultimo capoverso dell'art. 112 delle tariffe, e cioè per le merci facili a deperire, o ad essere danneggiate, e per quelle per le quali i diritti di magazzinaggio e le altre spese a carico riescono superiori al loro valore.

La vendita di tali merci dovrà continuare a farsi non appena, secondo le disposizioni vigenti in materia, si renderà necessaria, avendo sopra tutto di mira, come si è più volte raccomandato, di evitare che coll'aumentare delle tasse di magazzinaggio, oltre a tutte le altre a carico, venga a formarsi un credito per la ferrovia superiore alla somma che presumibilmente si potrà ricavare dalla vendita stessa.

9° — *Allegato 14 alle tariffe.* — Col nuovo testo dell'allegato 14 alle tariffe viene stabilito che i trasporti di tutti indistin-

tamente i liquidi spediti in carri serbatoi sono da tassare, qualunque sia il peso minimo fissato dalla tariffa applicabile, in base al peso minimo di 10.000 chilogrammi per carro, oppure in base al peso reale se superiore. Eccezionalmente, pei carri di portata inferiore a 10 tonnellate, le tasse devono essere calcolate in base alla portata, senza che possano essere inferiori, in questo caso, a quelle sul peso minimo stabilito dalla tariffa applicabile.

Con ciò viene ad essere notevolmente semplificata la tassazione dei trasporti di cui trattasi, perchè non si dovrà più tener conto dei differenti pesi minimi che oggi vengono ragguagliati, per alcuni liquidi, al peso specifico di questi ed alle variabili capacità dei serbatoi.

Un'altra innovazione è quella concernente i carri serbatoi *la cui tara* superi il peso tassabile, per i quali il prezzo è da computare sul detto peso aumentato di un quintale per ogni quintale indivisibile di eccedenza tara.

Si rende, quindi, necessario che siano sempre fatte esattamente risultare sulle lettere di porto le indicazioni del peso lordo, della tara del serbatoio e di quello della merce in esso caricata.

Per tutto il resto rimangono ferme le disposizioni vigenti.

10° — *Merci e veicoli trasportati in carri speciali.* — L'aumento del 10 % e la tassa di percorso a vuoto, previsti dall'art. 99 delle tariffe, sono estesi ai trasporti per i quali è richiesto dallo speditore l'uso dei carri di costruzione speciale *frigoriferi* e di quelli di portata eguale o superiore a *25 tonnellate*.

I carri frigoriferi sono soltanto quelli della serie Hg.

11° — *Cambiamenti di destinazione dei trasporti e rispedizioni.* — Senza autorizzazione superiore non devono essere più accettate dalle stazioni le domande per il cambio di destinazione dei trasporti, di cui all'art. 109 delle tariffe, nè deve essere più consentito ai destinatari di rispedire ad altra località nello stesso carro le merci ad essi dirette.

Resta però inteso che quando la merce sia asportata dalla stazione e ripresentata come nuovo trasporto, con regolare richiesta del carro occorrente, a sensi dell'art. 106 delle tariffe, nulla osta al suo inoltro alla nuova destinazione.

12° — *Concessioni per completamento di carico, in stazioni intermedie del percorso, di spedizioni di derrate alimentari a p. v. a.* — Fino a nuova disposizione restano sospese tutte le concessioni del genere, che erano regolate dalle norme di cui l'ordine di servizio n. 280-1910, e quindi non dovranno più essere accettate spedizioni con la domanda di completamento di carico in stazioni intermedie del percorso.

13° — *Istituzione della tariffa di groupage n. 12 grande velocità.* — La nuova tariffa è applicabile alle spedizioni di merci riunite in un solo carro ed in quantità non inferiore a quattro tonnellate, o pagante per tale peso.

Le merci componenti le dette spedizioni possono anche appartenere a diverse persone, ma devono essere presentate da un solo mittente e dirette ad un solo destinatario.

Non è ammesso per le spedizioni medesime che sia indicata dai mittenti, nella domanda del materiale loro occorrente, la portata dei carri; però devono indicare, per norma delle stazioni nella assegnazione del materiale, il peso totale, anche in via approssimativa, della merce costituente ogni spedizione.

La tariffa in questione si applica solamente dietro tassativa domanda degli speditori con l'indicazione del numero 12 G. V. sul documento di trasporto ed è valevole per tutte le merci in genere, esclusi soltanto il numerario, le carte-valori, gli oggetti preziosi, d'arte e di collezione,i bozzoli vivi, i veicoli e le merci da tassarsi con tariffe aventi prezzi fatti per carro.

14° — *Prontuari dei prezzi fatti.* — In relazione alle disposizioni di cui i punti 3°, 4° e 5° del presente ordine di servizio devono essere fatte opportune annotazioni e modificazioni nei varii prontuari di prezzi fatti.

15° — *Decorrenza dei provvedimenti.* — Tutti i provvedimenti di cui sopra hanno effetto per i trasporti il cui contratto sia stato concluso dal 10 maggio in poi.

I quantitativi minimi stabiliti dalle tariffe continentali, numero 1001, serie B, e 1009, applicabili in via di rimborso, e gli abbuoni previsti dalle tariffe sicule n. 431, 432 e 433 saranno quindi ridotti proporzionalmente al periodo di tempo compiuto al 9 maggio 1917.

Ad esempio, i trasporti effettuati in base alla tariffa eccezionale n. 1009 dal 1° gennaio al 9 maggio 1917 avranno diritto al godimento dei prezzi della tariffa stessa, qualora abbiano raggiunto in tale periodo il quantitativo minimo di tonnellate 1434 pari a 129/270 di 3000.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Circolare N. 35. (M. V.)

Circolazione carri di proprietà privata.

Avvertesi per norma che la Società NAFTA pel petrolio ed affini, ha trasferita la propria Direzione centrale da Genova a *Milano,* in via Manzoni, n. 12.

Avvertesi inoltre che la Ditta ALBERT BOUVIER sarà d'ora innanzi rappresentata in Italia dalla Società *L'Ausiliare* di Milano, anzichè dal sig. Paolo Govoni di Bologna.

Tali modificazioni dovranno di conseguenza essere apportate rispettivamente a pag. 30-bis (pag. 7 della 1ª appendice) e 277 dell'elenco dei carri di proprietà privata inscritti nel parco veicoli F. S. — Edizione 30 giugno 1914.

Circolare N. 36. (C.).

Compilazione dei riassunti speciali, mod. C^{I} - 429.

Si è dovuto rilevare che non tutte le stazioni compilano colla dovuta esattezza i riassunti speciali mod. C^{I}-429, sui quali debbono essere scritturati i trasporti militari in servizio interno (ord. di serv. N. 176/908 e 401/913) quelli per conto del Ministero

dell'interno (ord. di serv. 206/1914) ed infine i trasporti di generi di privative (ord. di serv. 330/1915), effettuati tutti in conto corrente.

Si richiamano pertanto le stazioni a voler provvedere perchè i detti riassunti siano sempre completati in ogni loro parte, e le indicazioni relative ai trasporti inscrittivi abbiano ad apparire chiare e specificate, specialmente per quanto riflette i nomi delle stazioni di partenza o di destinazione, il genere ed il peso della merce trasportata.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5, 7 e 22.

Il Direttore generale
R. DE CORNE'

SENTENZE

Contratto di trasporto - Crediti controversi - Diritto di pegno sulle cose trasportate - Convenzione di Berna.

L'Amministrazione ha il diritto di pretendere il pagamento dei suoi crediti, anche se contestati, dipendenti dal contratto di trasporto ed ove il pagamento stesso le sia rifiutato dal destinatario, di trattenersi la merce a garanzia.

L'Amministrazione non sarà tenuta al risarcimento del danno se in seguito il magistrato dichiari inesistente il credito pel quale essa esercitò la ritenzione, purchè questo credito abbia vantato in buona fede.

La ritenzione della merce può esercitarsi a garanzia di tutti i crediti dipendenti dal contratto di trasporto, siansi essi maturati prima dello svincolo o dopo. (*Art.* 408 *Cod. comm. art.* 20 *e* 21 *Convenzione di Berna - art.* 110 *tariffe*).

CASSAZIONE ROMA — Sent. 23 febbraio-14 marzo 1917 (*Pres.* Martino; *Rel.* D'Amelio; *P. M.* Tunesi - Concl. conf.) — Ferrovie Stato contro Cieri Tommaso.

FATTO.

Nel 12 maggio 1914, il sig. Cieri Tommaso di Ortona a Mare era avvertito che alla locale stazione era giunto a suo indirizzo un vagone carico di stoviglie, proveniente dall'Austria ed era invitato a provvedere al ritiro della merce nel termine regolamentare. Nel giorno successivo, il Cieri scaricò parte del carro e non potè completare l'intero scarico perchè, come egli poi dimostrò, ebbe ordine di interrompere le operazioni da un agente ferroviario a causa della necessità di manovre, per le quali il vagone doveva essere rimosso. Nel susseguente giorno 14, il Cieri si presentò per

continuare lo scarico, ed il capostazione gli domandò il pagamento di L. 6 per una giornata di sosta, non essendo stata tutta la merce scaricata nel giorno 13.

Il Cleri, oppose un rifiuto, ed il capo-stazione vietò lo scarico del resto delle stoviglie, che rimase giacente nel carro e sembra poi sia stato danneggiato da un bombardamento nemico.

In seguito a ciò, il Cieri con citazione del 25 agosto 1914, convenne l'Amministrazione ferroviaria avanti il Tribunale di Lanciano, chiedendo che fosse dichiarata illegittima la pretesa del pagamento delle L. 6 per tassa di sosta; illegittima, del pari, la ritenzione della merce, e che fosse quindi condannata l'Amministrazione alla consegna della merce, libera da tassa di sosta o, in difetto, al pagamento del valore in L. 5.500, nonchè al risarcimento dei danni.

Il Tribunale dispose una prova testimoniale per accertare se effettivamente fosse stato un agente della stazione di Ortona ad ordinare al Cieri la sospensione dello scarico nel pomeriggio del giorno 13; e, riprodotta la causa, dichiarò, con sentenza del 19 aprile 1915, che la circostanza non era vera, che la tassa di sosta era dovuta; che, in ogni caso, il Cieri aveva l'obbligo di pagarla, salvo reclamo pel disposto dell'art. 408 Codice di commercio, delle disposizioni delle tariffe italiane e della convenzione internazionale di Berna, che accordano al vettore il diritto di ritenzione anche nel caso di crediti controversi; conseguentemente, condannò il Cieri al pagamento della sosta per il giorno 14 e per tutti i successivi, fino all'effettivo ritiro della merce, assolvendo l'Amministrazione da tutte le domande proposte contro di lei.

Prodotto appello dal Cieri, la Corte di appello di Aquila, con la sentenza 4 maggio 1916, oggi denunziata, andò in opposto avviso. Ritenne che dalla prova testimoniale era risultato che l'ordine di sospendere lo scarico era stato effettivamente dato da un agente ferroviario; che quindi la richiesta della tassa di sosta era arbitraria. Ciò premesso, la Corte ritenne che non poteva l'Amministrazione esercitare il diritto di ritenzione sulla merce, giacchè, per l'esercizio di tal diritto, occorrono i tre estremi seguenti:

1° che il credito sia certo, mentre nella specie era controverso e poi è risultato insussistente;

2° che il credito risulti dalla lettera di vettura per i tra-

sporti internazionali, mentre, nel caso in esame, la tassa di sosta non era segnata nella lettera, ed era stata imposta a contratto finito.

3° che la merce si trovi in potere del vettore, mentre, nel caso in esame, la riconsegna era già avvenuta e la merce era ormai uscita dal possesso dell'Amministrazione.

In conseguenza, la sentenza condannò l'Amministrazione a cosegnare al Cieri la merce, e, in difetto a pagargliene l'importo in L. 5.500, e la condannò altresì al risarcimento dei danni e alle spese del doppio giudizio.

Avverso la detta sentenza, l'Amministrazione delle ferrovie ricorre in Cassazione e ne domanda l'annullamento per violazione e falsa interpretazione degli articoli 408 Codice di commercio, 20 e 21 della Conv. di Berna, 69, 110 e 111 delle tariffe, in relazione all'articolo 517 del Codice di procedura civile.

IN DIRITTO.

La Corte osserva che la sentenza denunciata ha posto dei limiti arbitrarii all'esercizio dell'azione di ritenzione da parte del vettore, affermando che per l'esercizio della stessa occorrono tre condizioni, vale a dire che il credito non sia controverso, che risulti dalla lettera di vettura o dal bollettino di consegna, e che la merce non sia stata ancora svincolata, giacchè con lo svincolo è sottratta al potere del vettore.

La prima condizione non solo non ha fondamento nella legge, ma è dimostrata illegittima dalla lettera stessa della legge. L'articolo 408 Codice di commercio dispone nel capoverso che, *in caso di controversia,* se il destinatario paga la somma che crede dovuta e fa, contemporaneamente, il deposito della differenza, il vettore deve consegnargli le cose trasportate. Sicchè il diritto di trattenere la merce, nel caso in cui il destinatario rifiuti al vettore di offrire col deposito la garanzia per il pagamento delle somme pretese, è stabilito precisamente, per il caso di controversia. È quello invero che più comunemente suole verificarsi; giacchè è difficile immaginare l'ipotesi di un destinatario che riconosca esatta la richiesta della somma da parte del vettore e che,

tuttavia, si rifiuti di pagarla. È nello stesso tempo, il caso che il legislatore doveva necessariamente prevedere nel disciplinare il diritto di ritenzione del vettore; giacchè se il destinatario con la semplice contestazione dei crediti di lui, potesse ottenere la consegna della merce, senza eseguire il contemporaneo deposito della somma controversa, non vi sarebbe destinatario di malafede che non solleverebbe obbiezione alla richiesta del vettore per ritirare le cose trasportate, senza offrire la garanzia concessa dalla legge.

Non si può dire che, con tal sistema, il destinatario sia posto alla mercè del vettore, il quale potrà pretendere qualsiasi somma ed imporre il deposito prima di consegnare al destinatario la merce trasportata.

Non v'ha dubbio che la facoltà del vettore ha anche essa i suoi limiti, e che consistono nella buona fede della domanda e nella serietà della controversia. Se le somme pretese fossero richieste in malafede e per ragioni addirittura cervellotiche, il vettore andrebbe incontro a sicure responsabilità, e, se per conseguirle avesse esercitato il diritto di ritenzione, sarebbe tenuto al risarcimento dei danni cagionati. Ma della buona fede del vettore nella controversia in esame non si era punto dubitato.

L'errore della sentenza consiste principalmente nell'esaminare l'esistenza della controversia non al momento in cui questa sorgeva, che era il mometo stesso della riconsegna della merce, ma nel giorno in cui veniva decisa definitivamente dall'autorità giudiziaria a danno dell'Amministrazione ferroviaria. La dichiarazione giudiziaria retroagisce, è vero, fino al momento iniziale della controversia e riconosce la infondatezza della domanda del vettore all'atto della riconsegna della merce; ma non disconosce, anzi attesta che una controversia sussisteva in quel momento: controversia che ha avuto varia fortuna avanti i giudici di merito, finchè non è stata definitivamente risolta dalla sentenza denunciata.

Questa mostra inoltre, di ritenere che, trattandosi di trasporto ferroviario, se la controversia non si esamini nei confronti dell'articolo 408 Codice di commercio, sibbene in quelli delle tariffe e condizioni sui trasporti (legge 27 aprile 1885 n. 3048) e della Convenzione di Berna (legge 15 dicembre 1892, n. 710), diversa debba esserne la risoluzione. Ma tale assunto non è esatto. L'art. 110

delle nostre tariffe dispone nel suo capoverso che all'atto dello svincolo della spedizione, il destinatario riceve il bollettino di consegna che gli dà diritto di ritirare la merce, dopo che abbia pagato le tasse, le spese e gli assegni posti a suo carico; la quale disposizione avvalora il diritto del vettore alla ritenzione della merce, già stabilita dal Codice di commercio. A sua volta la Convenzione di Berna (che nel caso in esame deve ritenersi particolarmente presente, trattandosi di un trasporto internazionale), all'articolo 21 dichiara che il vettore ha sulla merce i diritti di un creditore pignoratizio per tutti i crediti indicati nell'art. 20, ossia per tutti i crediti risultanti dalla lettera di vetura, segnatamente per i prezzi di trasporto, per le tasse accessorie, per le spese di dogana e per quelle dipendenti dall'esecuzione del trasporto, compresi gli assegni, e per le altre somme che gravassero la merce. Se una differenza vi ha tra il regolamento del diritto di ritenzione risultante dal Codice di commercio e quello risultante dalle nostre tariffe e dalla Convenzione di Berna, questa è tutta a favore del vettore giacchè, mentre per l'articolo 408 il vettore deve consegnare le merci appena eseguito il deposito delle somme controverse, pei citati articoli delle tariffe e della convenzione di Berna il vettore ha diritto di ottenere il pagamento effettivo delle somme in contestazione. È evidente che la presunzione del buon diritto, che assiste il vettore, è maggiore nelle leggi speciali che regolano i trasporti ferroviarii, di quella che sia nella legge comune, regolatrice dei trasporti in genere.

La seconda condizione, che la sentenza denunziata ritiene indispensabile per l'esercizio del diritto di ritenzione, è priva anche essa di fondamento. Il destinatario è tenuto a pagare all'atto dello svincolo tutte le tasse, le spese e gli assegni che, per legge, sono a suo carico. Questo principio, stabilito dall'articolo 110 delle tariffe, è integrato da una disposizione aggiuntiva, che è nello articolo, in forza della quale il destinatario riceve il bollettino di consegna, nel quale devono essere indicate le tasse pagate in partenza e in arrivo, perchè egli ne possa avere la prova per tutti i suoi ulteriori rapporti e per l'eventuale esercizio del diritto di reclamo, nel caso di indebito pagamento. Ma che il vettore possa richiedere unicamente le tasse e le spese che risultino dal bollettino di consegna, non è detto nell'articolo 110. Nell'intervallo fra

lo svincolo e l'esportazione totale della merce, possono verificarsi altri crediti della ferrovia, che vanno riscossi come quelli segnati nel bollettino.

Basti ricordare il caso del riconoscimento, all'atto della consegna, della falsa dichiarazione della merce, nel qual caso l'Amministrazione ha diritto di esigere il supplemento di tassa e la sopratassa. In questa, come nell'ipotesi di pagamento di tassa di sosta, il destinatario può esigere che le somme riscosse siano annotate nel bollettino, ma non può pretendere la consegna della merce, senza eseguire il pagamento delle somme richieste, per la semplice ragione che non figurano nel bollettino.

Nè questa pretesa del destinatario sarebbe giustificata in forza degli articoli 20 e 21 della Convenzione di Berna. Il secondo di detti articoli, nel disciplinare il diritto di ritenzione, richiama i crediti indicati nella seconda parte del primo, fra i quali sono comprese le spese di trasporto e di dogana, le spese accessorie e le altre resesi necessarie, in dipendenza dell'esecuzione del trasporto e infine, quelle somme, che possono per altro titolo gravare la merce. Come è naturale, in questa amplissima categoria di spese sono comprese anche quelle di custodia e di conservazione, comunemente dette tasse di sosta, che si maturano in qualunque momento sulla merce trasportata. Ora, codeste spese non sempre possono apparire sulla lettera di vettura e se vi debbono essere inscritte, non si ha disposizione di legge che vieti alla ferrovia di pretendere il pagamento prima della loro iscrizione.

Non mancano casi nelle nostre tariffe, come quello contemplato nell'articolo 124, in cui alcuna delle accennate spese deve essere provata da documenti speciali.

Il torto della sentenza denunziata in questa parte del ragionamento consiste nel ritenere che la lettera di vettura, secondo la Convenzione di Berna, sia un documento letterale, capace di costituire dei diritti, mentre la dottrina e la giurisprudenza hanno più volte occasione di avvertire che trattasi di un mero documento probatorio, non sempre completo. e suscettibile di essere integrato. Le liquidazioni, che figurano in esso, hanno un carattere puramente provvisorio giacchè il vettore ha sempre il diritto di rettificare gli errori e le omissioni che vi sono incorsi tanto a danno suo quanto a danno del destinatario. Ond'è che

la lettera di vettura non può considerarsi come il documento unico ed esclusivo delle ragioni creditorie del vettore, garantite dal diritto di ritenzione e da privilegio.

La conferma di ciò si ha nel disposto dell'art. 412 Codice di comm., pel quale il privilegio del vettore si estende a tutti i crediti dipendenti dal contratto di trasporto, fino alla riconsegna delle merci al destinatario. Questo articolo, cui non derogano le disposizioni particolari del contratto di trasporto ferroviario ora ricordate, conferma il diritto del vettore di trattenere le merci indipendentemente dalla annotazione del credito nella lettera di vettura e nel bollettino di consegna.

Quivi, infatti, non vi ha cenno dei detti documenti e tanto meno di annotazioni. Ora se è erroneo il ritenere che la legge, sempre che accordi il privilegio, conceda anche il diritto di ritenzione, non può disconoscersi che nel caso in esame questi si debba considerare come un elemento necessario del privilegio, il quale si manifesterebbe da solo inefficace garanzia, dato il principio generale della circolazione dei beni mobili. Da ciò il concorde insegnamento che, nel caso dell'art. 412, il vettore goda anche del diritto di ritenzione, per qualsiasi credito dipendente dal contratto di trasporto, e da qualsiasi legale documento esso risulti.

L'ultima condizione che la sentenza denunziata ritiene indispensabile per l'esercizio del diritto di ritenzione, vale a dire che la merce non sia uscita dalla disponibilità del vettore mediante lo svincolo, è una conseguenza dell'erroneo concetto dello svincolo, quale risulta accennato dai giudici di merito.

Questi hanno ritenuto che lo svincolo valga per riconsegna, sicchè, compiuto lo svincolo, la merce sia in possesso del destinatario e la ferrovia, come non ha per la stessa alcuna ulteriore responsabilità, così non possa avere sulla stessa alcun ulteriore diritto di garanzia.

Esattamente valutato, invece, lo svincolo, non è che un atto preliminare della riconsegna. Consiste principalmente in un'operazione contabile, con la quale si accertano i crediti del vettore e si pone il destinatario in condizione di soddisfarli.

Per esso, non avviene la traduzione delle merce. Questa si opera unicamente con la riconsegna, che segue lo svincolo.

L'art. 110 delle tariffe stabilisce che all'atto dello svincolo,

il destinatario, riceve il bollettino di consegna, che indica le tasse pagate e questo documento gli dà poi diritto di ritirare la merce.

Ma, ammesso anche nel caso in esame, la riconsegna fosse già avvenuta, non è punto controverso che la merce sia rimasta giacente in stazione. In tal caso, l'art. 117 delle nostre tariffe alla lettera *i*) precisa i diritti della ferrovia a conseguire compensi pel deposito e la custodia, cui rimane obbligata. Gli è che con lo svincolo, il contratto di trasporto finisce; e come il destinatario, prima di asportare le merci, ha diritto delle sue ragioni contro il vettore, così questi continua nella detenzione delle merci e nel possesso delle garanzie che la legge gli concede a tutela dei suoi diritti maturati e da maturare.

Tale concetto è scolpito nell'art. 21 della Convenzione di Berna in forza del quale il diritto di ritenzione si può esercitare non soltanto fino alla riconsegna (livraison) della merce, ma «*aussi longtemps que la marchandise se trouve entre les mains du chemin-de-fer ou d'un tiers qui la detient puor lui*)»; concetto che appare anche più evidente nel testo tedesco della disposizione, in cui alle parole «entre les mains» corrispondono le altre «in der vervahrung», vale a dire in deposito o in custodia.

La sentenza denunziata, che ha posto i tre erronei concetti sopra accennati a base della decisione, va cassata e la causa deve essere rinviata ad altri giudici per nuovo esame.

ANNO X - N. 19

10 MAGGIO 1917

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

Parte prima. — Leggi e decreti:

Parte seconda. — Ordini generali, Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata:*

Roma maggio 1917 — Tip. Nazionale Bertero di G. Guadagnini e C.

Parte terza. — Ordini di servizio e Circolari *di durata determinata:*

(*Per memoria*).

In appendice:

(*Per memoria*).

Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria:

DECRETO-LEGGE LUOGOTENENZIALE 22 *febbraio* 1917, *n.* 261, *recante provvedimenti per facilitare l'esercizio di miniere di lignite e di torbiere* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;
Udito il Consiglio dei ministri;
Sulla proposta del ministro segretario di Stato per i lavori pubblici, di concerto con i ministri del tesoro, dell'agricoltura e della guerra;
Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Al Comitato istituito con decreto Luogotenenziale 7 gennaio 1917, n. 35, è concessa ogni necessaria facoltà per provvedere direttamente, anche in via di requisizione con le norme e con tutti gli effetti previsti dai decreti 22 aprile 1915, n. 506, 30 ottobre 1915, n. 1570, 6 gennaio 1916, n. 43 e 4 febbraio 1917, n. 204, e del presente decreto, a quanto occorre per la pronta intensificazione della produzione e per la migliore utilizzazione dei combustibili nazionali, nonchè per la fabbricazione di agglomerati con impiego dei combustibili stessi.

Le cose, i beni, gli impianti, i mezzi d'opera e di trasporto acquistati, noleggiati, requisiti o comunque destinati per tali finalità, non possono essere distratti dalla destinazione loro senza l'espresso consentimento del Comitato.

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 26 gennaio 1917, n. 47.

Le disposizioni degli articoli 9, 10, 12, 14, 15 e 18 del decreto Luogotenenziale 7 gennaio 1917, n. 35, si applicano per la produzione e utilizzazione di qualunque specie di combustibili nazionali.

Art. 2.

Le ordinanze emesse dal Comitato agli effetti dell'art. 9, comma *b*), del decreto Luogotenenziale 7 gennaio 1917, n. 35, e indipendentemente dal comma *c*) dell'articolo stesso, per ingiungere a qualunque produttore o detentore di combustibili nazionali, di vendere a un determinato acquirente determinati quantitavi di combustibili, in termini prefissi ed a prezzi concordati o da stabilire a norma dell'art. 15 del citato decreto, debbono essere eseguite con preferenza all'adempimento di qualsiasi altra obbligazione.

Art. 3.

Nei casi previsti dell'art. 5 del decreto Luogotenenziale 7 gennaio 1917, n. 35, quando la proprietà sia contestata o non si conoscano o non risiedano in Italia il proprietario od i proprietari dei fondi in cui il giacimento si trova, o s'ignori la residenza loro, l'invito è fatto al possessore od ai possessori dei fondi stessi.

Quando i proprietari od i possessori sono molto numerosi il Comitato procede agli inviti mediante inserzione nella *Gazzetta ufficiale* del Regno ed affissione all'albo pretorio dei Comuni nel cui territorio si trovano i fondi.

In tutti i casi nei quali da qualsiasi legge, decreto, regolamento od atto sieno prescritte pubblicazioni o notifica e siano fissati termini anche se per opposizioni, il Comitato stabilisce forme rapide di pubblicazione e di notifica e termini corrispondenti all'urgenza di provvedere.

I sequestri e le contestazioni sulle proprietà dei fondi delle miniere, delle torbiere e delle fabbriche di combustibili nazionali, le morti ed i fallimenti dei titolari, anche se anteriori al presente decreto, non possono comunque impedire o ritardare l'esercizio delle attribuzioni tutte spettanti al Comitato.

Art. 4.

Il Comitato, nel caso in cui provveda direttamente alla coltivazione di una miniera revocata, è tenuto soltanto a versare alla Cassa depositi e prestiti a garanzia dei terzi ed a disposizione dell'antico concessionario o di chi vi abbia diritto la somma corrispondente al valore della parte degli impianti e dei macchinari considerati pertinenze della miniera, in quanto utilizzabili, oppure un canone mensile per tutta la durata dell'esercizio in corrispettivo dell'uso degli impianti e macchinari stessi.

Quando l'accordo non sia possibile, la determinazione del valore o del canone è fatta provvisoriamente dal Comitato salvo l'arbitrato a norma dell'art. 15 del decreto Luogotenenziale 7 gennaio 1917, n. 35.

In caso di requisizione d'una miniera o torbiera il compenso spettante al titolare ed agli aventi diritto è determinato a mese in base ai mancati utili mensili calcolati sulla quantità di prodotto effettivamente utilizzati negli ultimi venti mesi di gestione anteriori alla requisizione, ai prezzi effettivamente percepiti in base a regolari contratti ed alle spese sostenute, oltre a un diritto di cava non superiore a lire una la tonnellata utilizzabile, estratta a cura del Comitato e ad un canone per l'uso degli impianti e dei macchinari.

In mancanza d'accordo tale compenso, diritto e canone sono stabiliti con arbitrato a norma dell'art. 15 del decreto Luogotenenziale 7 gennaio 1917, n. 35, e dell'art. 6 del presente decreto.

In tutti i casi di gestione diretta, di esecuzione di ufficio o di requisizione di una miniera, fabbrica o torbiera, la gestione diretta od ordinata dal Comitato è autonoma ed estranea ad ogni passività e ad ogni obbligo di gestioni precedenti.

Art. 5.

Il Comitato ha facoltà:

a) di sospendere temporaneamente, rimuovere e sostituire senza alcun indennizzo, il personale direttivo e d'esecuzione ad-

detto alla produzione, all'impiego, alla distribuzione ed al consumo dei combustibili nazionali quando si mostri incapace o comunque ostacoli la maggior produzione, l'uso o la migliore utilizzazione dei combustibili stessi;

b) di determinare e liquidare le indennità ai privati della cui opera si avvalga;

c) di stabilire premi e di provvedere direttamente a trivellazioni, sostenendone in tutto od in parte la spesa;

d) di ridurre la durata dei permessi di ricerca esistenti, i quali in ogni caso hanno gli effetti di cui all'art. 5 del decreto Luogotenenziale 7 gennaio 1917, n. 35.

Art. 6.

La costituzione del Collegio arbitrale di cui all'art. 2 del decreto Luogotenenziale 30 ottobre 1915, n. 1570, ed all'art. 15 del decreto Luogotenenziale 7 gennaio 1917, n. 35, deve essere proposta al Comitato da chi ne abbia diritto entro il perentorio termine di trenta giorni dalla comunicazione del provvedimento impugnato, che in nessun caso può essere sospeso.

In tutti i casi il Collegio arbitrale ha la sua sede in Roma.

Art. 7.

I sussidi di cui all'art. 16 del decreto Luogotenenziale 7 gennaio 1917, n. 35, possono essere concessi, su proposta del Comitato, anche quando gli allacciamenti ed i servizi di trasporto sono stabiliti con teleferiche o con elevatori.

Su proposta del Comitato e indipendentemente da ogni altra istruttoria il ministro dei lavori pubblici può concedere agli stessi esercenti di miniere quando assumano l'esecuzione delle relative opere, e con le stesse disposizioni di cui all'art. 8 del decreto Luogotenziale 3 settembre 1916, n. 1250, i concorsi e sussidi consentiti dalle leggi vigenti per la costruzione e sistemazione di strade, ponti e pontili.

Art. 8.

Lo stanziamento del capitolo 168 dello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1916-917 è aumentato di L. 500,000 contro corrispondente diminuzione dello stanziamento del capitolo 169 del medesimo stato di previsione.

Il Comitato può provvedere alle spese anche con un fondo speciale costituito con le somme provenienti da una aliquota non superiore a L. 2 per tonnellata di lignite, di antracite o di formelle ed a L. 0.50 a tonnellata per gli altri combustibili nazionali, prelevata o venduta a norma dell'art. 9, lettera *c*) del decreto Luogotenenziale 7 gennaio 1917, n. 35, e dell'art. 2 del presente decreto, con facoltà ai venditori di aumentare d'altrettanto i prezzi concordati o determinati in via arbitrale.

Determinata dal Comitato l'aliquota, le corrispondenti somme sono versate al tesoro in conto corrente.

Ultimata la gestione del Comitato gli eventuali residui restano al tesoro dello Stato.

Per i mandati di anticipazione, per le spese e per gli atti e contratti cui il Comitato provvede valgono le disposizioni stabilite nei RR. decreti 4 agosto 1914, n. 770, 24 gennaio 1915, n. 42, 2 maggio 1915, n. 571, prorogato per la validità con decreto Luogotenenziale 31 dicembre 1915, n. 1842, nonchè nel decreto Luogotenenziale 6 gennaio 1916, n. 43, e nell'art. 11 del decreto Luogotenenziale 26 giugno 1915, n. 993.

Art. 9.

Il presente decreto sarà presentato al Parlamento per la sua conversione in legge ed entrerà in vigore il giorno successivo alla sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale* del Regno per avere effetto sino a sei mesi dopo la pubblicazione della pace.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 22 febbraio 1917.

TOMASO DI SAVOIA.

BOSELLI — BONOMI — CARCANO — RAINERI — MORRONE.

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 1° *aprile* 1917, *n.* 619, *col quale l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato ha la facoltà di costituirsi parte civile in alcuni procedimenti penali di competenza dei Tribunali militari* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

In forza dei poteri conferiti al Governo del Re con la legge 22 maggio 1915, n. 671;

Visto il Codice penale per l'esercito ed il Codice penale militare marittimo;

Vista la legge 7 luglio 1907, n. 429;

Visto il Nostro decreto 21 ottobre 1915, n. 1513;

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 4 maggio 1917, n. 105.

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato per la guerra, di concerto coi ministri della marina, dei trasporti marittimi e ferroviari e di grazia e giustizia e dei culti;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Nei procedimenti pei reati che in tempo di pace sono di competenza dei Tribunali ordinari e che in tempo di guerra sono sottoposti, a termini del Codice penale militare per l'esercito e di quello militare marittimo, alla giurisdizione militare, l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato può costituirsi parte civile, a mezzo dei propri competenti uffici del Servizio Legale, nel procedimento e nel giudizio, fermo il disposto del capoverso dell'art. 27 del Codice penale per l'esercito e dell'art. 26 del Codice penale per la marina.

Art. 2.

Il presente decreto avrà vigore dalla data della sua pubblicazione.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 1° aprile 1917.

TOMASO DI SAVOIA.

BOSELLI — MORRONE — CORSI — ARLOTTA — SACCHI.

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

DECRETO-LEGGE LUOGOTENENZIALE 15 *aprile* 1917, *n.* 653, *col quale lo stanziamento del capitolo n.* 35 *dello stato di previsione del Ministero per i trasporti marittimi e ferroviari per l'esercizio finanziario* 1916-917 *è aumentato di L.* 1,900,000, *e di eguale somma è diminuito quello del capitolo n.* 36 *dello stato di previsione medesimo* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;
Vista la legge 24 dicembre 1916, n. 1738;
Udito il Consiglio dei ministri;
Sulla proposta del ministro segretario di Stato per il tesoro, di concerto con quello per i trasporti marittimi e ferroviari;
Abbiamo decretato e decretiamo:

Lo stanziamento del capitolo n. 35 « Compensi per le costruzioni navali, ecc. » dello stato di previsione del Ministero per i trasporti marittimi e ferroviari per l'esercizio finanziario 1916-1917 è aumentato di lire un milione novecentomila (L. 1,900,000) e di eguale somma è diminuito quello del cap. n. 36 « Compensi di navigazione alle navi da carico nazionali, ecc. » dello stato di previsione medesimo.

Questo decreto sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 4 maggio 1917, n. 105.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 15 aprile 1917.

TOMASO DI SAVOIA.

BOSELLI — CARCANO — ARLOTTA.

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 19 *aprile* 1917, *per la nomina degli arbitri effettivi dei Collegi arbitrali di cui all'art.* 17 *della legge* 27 *aprile* 1885, *n.* 3048, *Serie* 3ª (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Vista la legge 27 aprile 1885, n. 3048 (Serie 3ª);

Viste le leggi 15 luglio 1906, n. 324; 15 luglio 1906, n. 325, e 31 dicembre 1907, n. 813;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato per i trasporti marittimi e ferroviari;

Abbiamo decretato e decretiamo:

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 2 maggio 1917, n. 103.

Pel triennio fino al 18 marzo 1920, sono nominati arbitri effettivi per i Collegi arbitrali di cui all'art. 17 della succitata legge 27 aprile 1885, n. 3048, Serie 3ª, i signori:

S. E. il cav. di Gran Croce prof. avv. Raffaele Perla, senatore del Regno, presidente del Consiglio di Stato;

S. E. il cav. di Gran Croce avv. Antonio Tami, senatore del Regno, presidente della Corte dei conti.

Per lo stesso triennio, è nominato arbitro supplente l'on. cav. di Gran Croce dott. Pietro Bertarelli, deputato al Parlamento, presidente di sezione del Consiglio di Stato.

Il predetto ministro proponente è incaricato della esecuzione del presente decreto.

Dato a Roma, addì 19 aprile 1917.

TOMASO DI SAVOIA.

ARLOTTA.

DECRETO-LEGGE LUOGOTENENZIALE 26 *aprile* 1917, *n.* 696, *recante nuovi provvedimenti per i combustibili nazionali* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato per i lavori

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 5 maggio 1917, n. 106.

pubblici, di concerto coi ministri del tesoro, di agricoltura, della guerra e dei trasporti delle cui funzioni è incaricato lo stesso ministro proponente;

Abbiamo decretato e decretiamo;

Art. 1.

Le disposizioni dell'art. 12 del Nostro decreto 7 gennaio 1917, n. 35, valgono anche per gli impianti e per l'esercizio di stabilimenti destinati alla gassificazione od alla distillazione di ligniti o di torbe e per l'esercizio di stabilimenti che, dotati d'impianti speciali per l'uso delle torbe, abbiano torbiere insufficienti.

In mancanza di accordo le indennità da corrispondere per l'occupazione provvisoria o definitiva dei giacimenti lignitiferi o delle torbiere occorrenti per l'esercizio degli stabilimenti stessi, sono determinate a norma dell'art. 15 del citato decreto e dell'art. 6 del Nostro decreto 22 febbraio 1917, n. 261.

Art. 2.

Quando in un'opera di bonifica classificata in prima categoria, o in parte di essa avente i caratteri di cui all'art. 6 del Nostro decreto 3 settembre 1916, n. 1250, si riscontri la possibilità di congiungere ai fini della bonifica l'estrazione di combustibili, le imprese di gassificazione o distillazione delle torbe, interessate alla detta estrazione, possono con decreto del ministro dei lavori pubblici, di concerto con quello del tesoro, su parere del Comitato istituito con il Nostro decreto 7 gennaio 1917, n. 35, e prescindendo da ogni altra istruttoria, ottenere la concessione di eseguire le opere di bonifica o di parte di essa bonifica, ferma restando la misura dei contributi dei vari enti chiamati a provvedervi dalle leggi vigenti.

Parimenti con decreto del ministro dei lavori pubblici, di concerto con quello di agricoltura può essere accordata alle imprese stesse l'autorizzazione di eseguire opere di bonifica di seconda categoria, con dichiarazione di obbligatorietà nei riguardi degli interessati.

Art. 3.

Nei casi di cui all'art. 14 del Nostro decreto 7 gennaio 1917, n. 35, quando per la costruzione di ferrovie private di 1ª o di 2ª categoria, di binari di raccordo o di tramvie è necessario occupare il suolo stradale, o percorrere tratti di linee ferroviarie o tramviarie esistenti, valgono le disposizioni dei commi 1° e 2° dell'art. 74 e quelle degli articoli 51 e 53 del testo unico di legge 9 maggio 1912, n. 1447.

Le concessioni, autorizzazioni e licenze per il transito di veicoli a trazione meccanica su strade ordinarie, quando sieno destinati al trasporto di combustibili nazionali, sono accordate dal Comitato.

Art. 4.

Sono soppresse le parole:

a) « per pubblici servizi e per l'esercizio delle bonifiche » nell'art. 9 lett. *c*) del Nostro decreto 7 gennaio 1917, n. 35;

b) « per l'esercizio 1917-918 » nel comma 2° dell'art. 20 del decreto stesso;

c) « a norma dell'art. 9 lett. *c*) del decreto Luogotenenziale 7 gennaio 1917, n. 35, e dell'art. 2 del presente decreto » nel comma 2° dell'art. 8 del Nostro decreto 22 febbraio 1917, n. 261.

Sono sostituite le parole:

a) « dei commi 1° e 2° dell'art. 3 » alle parole « dell'art. 3 comma 2° » nell'art. 7 del Nostro decreto 3 settembre 1916, n. 1250;

b) « di cui agli articoli 4, 5 e 13 » alle parole « di cui all'art. 5 » nell'art. 5 lett. *d*) del Nostro decreto 22 febbraio 1917, n. 261.

Fra i combustibili fossili di cui all'art. 1 del Nostro decreto 7 gennaio 1917, n. 35, sono compresi gli scisti bituminosi, i bitumi e gli asfalti.

Art. 5.

Per le miniere, stabilimenti e fabbriche di combustibili nazionali sono applicabili le disposizioni degli articoli 6, parte 1ª,

20, 24 e 25 del Nostro decreto 22 agosto 1915, n. 1277, indipendentemente dalla dichiarazione di cui all'art. 12 del decreto stesso.

Per tutte indistintamente le miniere, stabilimenti e fabbriche di combustibili nazionali sono esercitate soltanto dal Comitato istituito con Nostro decreto 7 gennaio 1917, n. 35, le attribuzioni demandate ad altri enti ed autorità, sia coi citati articoli sia con qualsiasi legge, decreto o regolamento.

Nel caso di cui all'art. 8 lett. *c*) del R. decreto 22 aprile 1915, n. 506, è omessa la dichiarazione della Giunta municipale.

Art. 6.

I prelevamenti di combustibili nazionali da parte del Comitato, possono estendersi sino all'intera produzione.

Per la parte di produzione non prelevata, non possono avere esecuzione contratti che non sieno interceduti direttamente fra produttori ed esercenti di stabilimenti agricoli o industriali od enti pubblici.

In nessun caso dà luogo a risarcimento di danni il ritardato od il mancato adempimento totale o parziale di obbligazioni, che comunque dipenda dalle disposizioni emanate insindacabilmente dal Comitato per i prelevamenti, gli ordini di precedenza, le assegnazioni, la distribuzione dei combustibili nazionali, le requisizioni e le esecuzioni di ufficio.

I prezzi per tali combustibili concordati o determinati in via arbitrale, hanno valore anche in confronto dei successori od aventi causa dei produttori e degli esercenti di miniere, fabbriche e torbiere.

Art. 7.

Dai centri di produzione o di deposito nessun trasporto di combustibili nazionali può essere fatto per ferrovia, o con altri mezzi, senza la richiesta o l'autorizzazione del Comitato.

I trasporti per ferrovia così domandati od autorizzati, sono compresi fra i trasporti militari e vengono fatti dalla delegazione della Direzione trasporti cui l'Amministrazione delle ferrovie di

Stato e le altre Amministrazioni ferroviarie e tramviarie consegneranno giornalmente i carri necessari in conformità alle richieste di cui all'art. 2, comma 2° del Nostro decreto 7 gennaio 1917, n. 35.

Art. 8.

La richiesta di costituzione del Collegio arbitrale prevista dall'art. 6 del Nostro decreto 22 febbraio 1917, n. 261, deve contenere la nomina e l'accettazione dell'arbitro eletto dalla parte che richiede l'arbitrato, altrimenti è priva di ogni e qualsiasi effetto.

Art. 9.

A chiunque violi le disposizioni degli articoli 20 e 24 del Nostro decreto 22 agosto 1915, n. 1277, ed a chiunque violi le disposizioni del Comitato relative alla intensificazione della produzione o alla distribuzione dei combustibili nazionali, sono applicate rispettivamente le penalità di cui all'art. 14, ultimo comma, del R. decreto 22 aprile 1915, n. 506, ed all'art. 3 del Nostro decreto 3 settembre 1916, n. 1127.

Art. 10.

Lo stanziamento del capitolo 168 dello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1916-917 è aumentato di L. 800,000 contro corrispondente diminuzione dello stanziamento del capitolo 170 del medesimo stato di previsione.

Alle spese per le ricerche di petrolio il Comitato potrà provvedere anche con le somme disponibili sul fondo stanziato al capitolo 126 dello stato di previsione della spesa del Ministero di agricoltura per l'esercizio 1916-917 e corrispondente per gli esercizi successivi.

Art. 11.

Il presente decreto verrà presentato al Parlamento per essere convertito in legge, ed entrerà in vigore il giorno stesso della sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale* del Regno per avere effetto sino a sei mesi dopo la pubblicazione della pace.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 26 aprile 1917.

TOMASO DI SAVOIA.

BOSELLI — BONOMI — CARCANO — RAINERI — MORRONE.

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 29 *aprile* 1917, *n.* 671, *col quale sono estese al Ministero per i trasporti marittimi e ferroviari alcune agevolezze contabili già concesse alle Amministrazioni della guerra e della marina per la durata della guerra* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Vista la legge 22 maggio 1915, n. 671;

Visto il R. decreto 22 giugno 1916, n. 756, che istituisce il Ministero per i trasporti marittimi e ferroviari;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro per i trasporti marittimi e ferroviari, di concerto col ministro del tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Sono estese all'Amministrazione dei trasporti marittimi le autorizzazioni date alle Amministrazioni della guerra e della marina dai decreti Reali 4 agosto 1914, n. 770, e 22 ottobre 1914, n. 1182, già convertiti in legge, e dal decreto Luogotenenziale 31 dicembre 1915, n. 1842, in deroga alle norme stabilite dalla legge di contabilità generale e dal relativo regolamento, per le

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 2 maggio 1917, n. 103.

---

provviste e per il trasporto di generi e materiali, per l'acquisto e noleggio di mezzi di trasporto, e per le spese accessorie inerenti alle operazioni medesime.

È parimenti estesa all'Amministrazione dei trasporti, per i servizi inerenti al traffico marittimo, l'eccezione di cui all'art. 4 del decreto Luogotenenziale 18 novembre 1915, n. 1625, consentita alle Amministrazioni militari per la durata della guerra, in deroga alle disposizioni dell'art. 2 del decreto-legge Luogotenenziale medesimo, concernenti il divieto di assunzione di personale avventizio.

Art. 2.

Ai noleggi delle navi occorrenti pei trasporti di materiali delle varie Amministrazioni dello Stato, il Ministero per i trasporti provvede sia direttamente, sia a mezzo degli organi costituiti a tale uopo all'estero.

Art. 3.

Per la gestione del naviglio mercantile posto sotto il controllo dell'Amministrazione dei trasporti marittimi, è autorizzata l'istituzione di un conto corrente fra il tesoro dello Stato ed il Ministero dei trasporti.

A tale conto corrente saranno versate le somme occorrenti mediante prelevazione dai fondi iscritti nello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti, per il servizio del traffico marittimo, oltre le altre somme spettanti al servizio stesso a titolo di rimborsi, noli od altri proventi di qualsiasi natura.

L'Amministrazione dei trasporti disporrà di detti fondi secondo le norme da stabilirsi con decreto del ministro del tesoro, al quale saranno comunicati periodicamente i resoconti degl'impegni assunti e dei pagamenti effettuati.

Alle adunanze della Commissione per il traffico marittimo parteciperà il capo ragioniere del Ministero dei trasporti senza voto deliberativo.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 29 aprile 1917.

TOMASO DI SAVOIA.

BOSELLI — ARLOTTA — CARCANO.

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

COMUNICATO

Si rende noto al personale che dalla sottoscrizione aperta dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato a favore delle famiglie bisognose dei cittadini chiamati alle armi per la guerra e della Croce rossa, è stata prelevata, per le erogazioni relative al mese di aprile 1917, la somma di L. 99,000, di cui L. 33,000, e cioè il terzo, sono state assegnate al signor presidente del Comitato centrale dell'Associazione italiana della Croce rossa, e lire 66,000, corrispondenti agli altri due terzi, sono state assegnate ai signori prefetti del Regno, proporzionalmente alle popolazioni delle Provincie, perchè provvedano a distribuirle fra i singoli Comitati locali seguendo analogo criterio.

Complessivamente è stata pertanto erogata, per il periodo dal luglio 1915 all'aprile 1917, la somma di L. 2,409,000.

Ordine di servizio N. 49. (C.).

Servizio cumulativo con le ferrovie Varese-Porto Ceresio, Reggio Emilia-Ciano, Massa Marittima-Follonica Porto, Grignasco-Coggiola, Fano-Fermignano, con la Tramvia elettrica Pallanza-Omegna e con la Società di navigazione " Lariana ".

AUMENTI DI TARIFFA.

(Vedi ordine di servizio N. 46-1917).

In relazione al decreto Luogotenenziale n. 373 del 18 febbraio 1917, per i trasporti in servizio cumulativo con le Amministrazioni suindicate avranno effetto i seguenti aumenti di tariffa *a partire dal* 16 *maggio* 1917.

I. — Trasporti viaggiatori e bagagli.

a) *Ferrovia Varese-Porto Ceresio.*

Le quote da riscuotersi per conto di questa ferrovia nei viaggi a tariffa militare ed in base alla concessione speciale XI sono le seguenti:

	Tariffa militare			Concessione XI
	1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.	3ª cl.
Varese - Induno Olona . .	0.20	0.20	0.15	0.20
» - Arcisate B. . . .	0.30	0.25	0.15	0.25
» - Bisuschio V. . . .	0.40	0.35	0.20	0.35
» - Porto Ceresio . .	0.60	0.45	0.30	0.50

Gli aumenti di tariffa riguardanti queste ferrovie si riferiscono al decreto Luogotenenziale 3 settembre 1916, n. 1126.

b) *Ferrovia Reggio Emilia-Ciano.*

Nell'allegato n. 1 al presente ordine di servizio sono indicate le nuove quote e relative tasse minime da riscuotersi per conto di questa ferrovia nei trasporti viaggiatori e bagagli a tariffa ridotta.

Tale allegato sostituisce quello n. 4 pubblicato con l'ordine di servizio n. 184-1916.

c) *Ferrovia Fano-Fermignano.*

Nell'allegato n. 2 al presente ordine di servizio, si indicano le nuove quote e tasse minime da riscuotersi per conto della ferrovia suddetta per i trasporti viaggiatori e bagagli a tariffa ridotta.

Tale allegato sostituisce quello *B* pubblicato con l'ordine di servizio n. 8-1917.

II. — Trasporti a grande velocità e a piccola velocità accelerata e ordinaria.

a) *Ferrovia Reggio Emilia-Ciano.*

Gli aumenti risultano dalla 2ª appendice alle « Tariffe e condizioni pei trasporti (edizione per uso delle stazioni ammesse al servizio cumulativo in vigore dal 1° luglio 1916) ».

La detta appendice, che abroga e sostituisce la 1ª appendice di cui il comma *f)* della parte III dell'ordine di servizio n. 184-1916, sarà distribuita dall'ufficio contabilità prodotti di Firenze.

b) *Ferrovia Massa Marittima-Follonica Porto.*

Aumento del 10 % sulle tasse di porto, diritti fissi, soprattasse di transito e tasse accessorie, da computare in aggiunta ai precedenti aumenti del 23 % per la grande velocità e del 21 % per la piccola velocità accelerata ed ordinaria, di cui la tabella distribuita con l'ordine di servizio n. 11-1917.

Sono esclusi da questo nuovo aumento i trasporti a carro completo composti delle seguenti merci:

1° granaglie;

2° derrate alimentari (bestiame minuto macellato, burro, carni affumicate, insaccate, salate od altrimenti preparate, carni fresche macellate, formaggi, frutta, latte, legumi, olii mangerecci, ortaglie, pane, paste da vermicellaio, patate, riso, pesci sott'olio, uova);

3° carbone fossile e relativi surrogati (legna da ardere, escluso il ciocco, e ligniti).

Con l'occasione si avverte che:

— l'aumento di L. 0.05, di cui il punto 27 della 1ª appendice alla tariffa della ferrovia Massa Marittima-Follonica Porto, è da farsi anche sugli importi minimi della soprattassa di transito;

— fra i recipienti vuoti, fruenti della tariffa speciale *D* della detta ferrovia, non devono comprendersi i *sacchi vuoti,* i quali sono invece da tassare con i prezzi della tariffa generale come merci in genere.

c) *Ferrovia Grignasco-Coggiola.*

L'aumento è stato compenetrato nelle quote di correzione la cui nuova tabella (allegato n. 3 al presente ordine di servizio) sostituisce quella costituente l'allegato n. 20 all'ordine di servizio n. 193-1916.

Quest'ultima tabella resta, però, tuttora in vigore per i trasporti a carro completo (o da considerarsi come tali) di carbone fossile e relativi surrogati (coke, legna da ardere, ligniti e simili) e delle seguenti derrate di prima necessità: bestiame minuto e macellato, burro fresco o salato, carni affumicate, insaccate, salate od altrimenti preparate, carni fresche macellate, formaggi freschi o sodi, frutta, funghi, grassi, lardo, latte, latticini, legumi, olii, ortaglie, verdure, pane, pasta da vermicellaio, patate, pesci, pollame, riso, tonno sott'olio, uova.

I trasporti di grano, granoturco, farine e semolini, anche se di provenienza estera, sono esclusi da ogni aumento.

Nulla è variato per quanto riguarda le tasse applicabili ai trasporti per conto della Cartiera Italiana di Serravalle Sesia.

d) *Ferrovia Fano-Fermignano.*

L'aumento è stato compenetrato nelle quote di correzione la cui nuova tabella (allegato n. 4 al presente ordine di servizio) sostituisce quella costituente l'allegato n. 21 all'ordine di servizio n. 193-1916.

Quest'ultima tabella resta però tuttora in vigore per i trasporti a carro completo di carboni fossili e relativi surrogati (legna, ligniti e simili) e delle seguenti derrate alimentari di prima necessità: bestiame minuto macellato, carni fresche macellate, carni affumicate, insaccate, salate, od altrimenti preparate, frutta, funghi, ortaglie, verdure, patate, legumi, formaggi freschi e sodi, grassi, lardo, latte, latticini, olii, pane, pesci, pollame, uova, riso, tonno sotto olio e sale.

Per i trasporti poi, sempre a carro completo, di cereali in genere e dei loro derivati, anche se di provenienza estera, restano ferme le quote di correzione di cui l'allegato n. 7 all'ordine di servizio n. 122-1916.

Si conferma che per il percorso della ferrovia Fano-Fermignano sono da applicare le tasse minime per spedizione previste dalle tariffe delle ferrovie dello Stato con l'aumento di centesimi 10, eccezione fatta di quella della tariffa speciale n. 9 G. V. (giornali), la quale è stabilita in L. 0.45.

Per i trasporti soggetti alla tassa minima, che fossero gravati di tasse accessorie, come pesatura, provvigione, ecc., si dovrà applicare, oltre l'aumento anzidetto di centesimi 10, la quota di correzione sull'importo delle dette tasse accessorie.

e) *Tramvia elettrica Pallanza-Omegna.*

Aumento del 10 % sulle tasse di porto, diritti fissi e tasse accessorie, con un unico arrotondamento a cinque centesimi.

Sono esclusi da tale aumento i trasporti a carro completo delle granaglie, delle derrate alimentari di prima necessità e del carbone fossile e relativi surrogati (legna, ligniti e simili).

f) *Società Lariana.*

L'aumento del 25 %, di cui il comma *g)* della parte III dell'ordine di servizio n. 184-1916, viene elevato al 37 %, esclusione fatta dei trasporti di grano, granoturco, loro farine e semolini, per i quali l'aumento è del 12 %, e di quelli a carro completo di carbone fossile e relativi surrogati e delle derrate alimentari di prima necessità pei quali l'aumento è del 27 %.

Gli aumenti di cui la parte II del presente ordine di servizio, e quelli di cui l'ordine di servizio n. 46-1917, sono applicabili anche ai trasporti effettuati in base alle concessioni speciali ed al regolamento per i trasporti militari.

Nei riguardi della ferrovia Reggio Emilia-Ciano resta fermo quanto è detto al comma *f)* della parte III dell'ordine di servizio n. 184-1916.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9, 16 *e* 22.

Allegato N. **1** *all'ordine di servizio N. 49–1917.*

Prezzi da riscuotersi per il percorso della ferrovia Reggio-Ciano d'Enza e diramazione Barco-Montecchio, pel trasporto dei viaggiatori e dei bagagli in base alle concessioni speciali ed al regolamento pei trasporti militari.

STAZIONI	Ferrovia alla quale appartengono	Transiti (punti di allacciamento con la rete dello Stato)	Distanza in km. dal transiti	Tariffa differenziale B			Tariffa speciale per operai	Tariffa militare						Bagagli	
								pei trasporti soggetti a tassa di bollo			pei trasporti esenti da tassa di bollo			Base per tonnellata divisibile di 10 in 10 kg.	
				1ª classe	2ª classe	3ª classe	3ª classe	1ª classe	2ª classe	3ª classe	1ª classe	2ª classe	3ª classe	pei trasporti soggetti a tassa di bollo	pei trasporti esenti da tassa di bollo
Bibbiano	Reggio-Ciano	Reggio-Emilia	17	2.05	1.55	1.00	0.85	0.85	0.75	0.55	0.85	0.70	0.55	5.168	5.034
Cavriago	Id.	Id.	10	1.20	0.90	0.70	0.60	0.60	0.55	0.45	0.60	0.55	0.45	3.04	2.961
Ciano	Id.	Id.	26	3.10	2.20	1.55	1.20	1.35	0.90	0.75	1.20	0.90	0.75	7.904	7.699
Montecchio	Barco-Montecchio	Id.	17	2.05	1.55	1.00	0.85	0.85	0.75	0.55	0.85	0.70	0.55	5.168	5.034
Reggio S. Stefano	Reggio-Ciano	Id.	3	0.55	0.50	0 40	0.40	0.40	0.40	0.30	0.40	0.40	0.30	0.912	0.889
S. Polo	Id.	Id.	23	2.85	1.90	1.35	1.05	1.10	0.85	0.70	1.05	0.85	0.70	6.992	6.811

Prezzo minimo per ogni biglietto individuale o collettivo: L. 0.85 pei viaggi in base alla concessione speciale B; L. 0.90 per viaggi in base alle altre concessioni speciali:

Tasse minime per i bagagli: L. 1.05 per la concessione speciale A e IX
» 0.95 » » » B
» 0.75 pei trasporti militari soggetti alla tassa di bollo.
» 0.70 » » esenti dalla tassa di bollo.

Allegato N. 2 all'ordine di servizio N. 49–1917.

Prezzi da riscuotersi per il percorso della ferrovia Fano-Fermignano pel trasporto dei viaggiatori e dei bagagli in base alle concessioni speciali ed al regolamento pei trasporti militari.

STAZIONI	Ferrovia alla quale appartengono	Transiti (punti di allacciamento con la rete dello Stato	Distanza dai transiti	Tariffa differenziale *B*			Tariffa speciale per operai	Tariffa militare						Bagagli	
								pei trasporti soggetti a tassa di bollo			pei trasporti esenti da tassa di bollo			Base per tonnellata divisibile di 10 in 10 kg.	
				1ª classe	2ª classe	3ª classe	3ª classe	1ª classe	2ª classe	3ª classe	1ª classe	2ª classe	3ª classe	pei trasporti soggetti a tassa di bollo	pei trasporti esenti da tassa di bollo
Cuccurano	Metaurense	Fano	9	1.10	0.75	0.50	0.40	0.50	0.35	0.20	0.50	0.35	0.20	2.9314	2.8813
		Fermignano	85	4.15	2.85	1 80	1.45	1.80	1.25	0.80	1.70	1.15	0.80	11.4002	11.1003
Cartoceto Lucr.	Id.	Fano	13	1.60	1.10	0.65	0.55	0.70	0.50	0.35	0.70	0.50	0.35	4.2343	4.1229
		Fermignano	31	3.65	2.50	1.60	1.30	1 60	1.10	0.65	1.50	1.05	0.65	10.0973	9.8317
Saltara Calcinelli	Id.	Fano	16	1.90	1.30	0.85	0.65	0.85	0.55	0.40	0.85	0.55	0.40	5.2115	5.0744
Mondavio		Fermignano	29	3.45	2.40	1.50	1.20	1.45	1.05	0.65	1.45	0.95	0.65	9.4458	9.1974
Serrungarina	Id.	Fano	19	2.25	1.60	1 —	0.80	0.95	0.70	0.50	0.95	0.70	0.50	6.1886	6.0258
Tavernelle		Fermignano	25	3 —	2.05	1.30	1.05	1.25	0.90	0.55	1.25	0.85	0.55	8.1430	7.9288
Montefelcino	Id.	Fano	22	2.65	1.85	1.15	0.95	1 10	0.75	0.50	1.10	0.75	0.50	7.1658	6.9773
Isola del Piano		Fermignano	22	2.65	1.85	1.15	0.95	1.10	0.75	0.50	1.10	0.75	0.50	7.1658	6.9773
Fossombrone	Id.	Fano	27	3.20	2.20	1.40	1.10	1.35	0.95	0.60	1.30	0.90	0.60	8.7944	8.5631
		Fer Ignano	17	2.05	1.45	0 85	0.75	0.90	0.65	0.40	0.85	0.65	0.40	5.5372	5.3915
Calmazzo	Id.	Fano	33	3.95	2.70	1.70	1.40	1.65	1.15	0.75	1.65	1.10	0.75	10.7487	10.4660
Furlo		Fermignano	11	1.35	0.95	0.60	0.50	0.55	0.45	0.40	0.55	0.45	0.40	3.5829	3.4886
Canavaccio	Id.	Fano	38	4.50	3 05	1.95	1.60	1.90	1.30	0.85	1.85	1.30	0.85	12.8773	12.0517
		Fermignano	6	1.75	0.55	0.35	0.30	0.35	0.25	0.15	0.35	0.25	0.15	1.9543	1.9029

Tasse minime per spedizione pel trasporto dei bagagli: L. 0.85 per le concessioni speciali A e IX.
» 0.65 pei trasporti militari soggetti a tassa di bollo.
» 0.60 per la concessione speciale B e pei trasporti militari esenti da tassa di bollo.

Allegato N. **3** *all'Ordine di servizio N. 49-1917.*

Quote di correzione da applicare ai trasporti in servizio cumulativo con la ferrovia Grignasco-Coggiola in aumento alle tariffe delle ferrovie dello Stato.

Merci:

Grande velocità:

Aumento del 27 per cento.

Piccola velocità accelerata e ordinaria:

Aumento del 22 per cento.

Feretri e veicoli:

Aumento del 22 per cento.

AVVERTENZA.

Gli aumenti di cui sopra devono essere fatti sulle tasse di porto, diritti fissi, sopratassa di transito e tasse accessorie.

Allegato N. 4 all'Ordine di servizio N. 49-1917.

Quote di correzione da applicare ai trasporti in servizio cumulativo con la linea Fano-Fermignano in aumento alle tariffe delle ferrovie dello Stato.

Grande velocità :

Aumento del 35 per cento.

Piccola velecità accelerata :

Aumento del 30 per cento.

Piccola veloctà ordinaria :

Aumento del 30 per cento.

AVVERTENZA.

Gli aumenti di cui sopra devono essere fatti sulle tasse di porto, diritti fissi e tasse accessorie.

Circolare N. 37. (C).

Trasporti in servizio diretto internazionale - Contabilizzazione dell'aumento del 10 % e della tassa straordinaria di bollo.

(Vedi ordini di servizio N. 120 e 195–1916).

Come dalla comunicazione n. 33 del Bollettino commerciale n. 3-1917, a datare, rispettivamente, dal 1° marzo e 1° aprile c. a., sono andati in vigore i nuovi prezzi di trasporto per il servizio diretto italo-svizzero ed italo-francese con la P. L. M. ed oltre, con l'applicazione dell'aumento del 10 % e della tassa di bollo straordinaria.

Per la contabilizzazione dell'aumento del 10 % sono da osservarsi le disposizioni di cui al n. 45 dell'ordine di servizio n. 120/1916, esponendo, cioè, l'importo relativo separatamente sui documenti di trasporto e sui registri delle spedizioni e degli arrivi e conglobandolo, invece, in una unica cifra con le altre tasse e spese sui riassunti e riepiloghi.

Riguardo alla tassa straordinaria di bollo, valgono le disposizioni contabili emanate con l'ordine di servizio n. 195/1916 e con la circolare n. 6/1917, tutte le volte che la tassa stessa viene riscossa in Italia e cioè per le spedizioni in affrancato e per gli arrivi in assegnato, senza che il transito debba fare alcuna prenotazione sui propri elaborati. Invece, per i trasporti le cui tasse si riscuotono all'estero, il bollo straordinario, da addebitare al corrispondente dai transiti di confine insieme con le altre tasse, deve inoltre essere esposto, *per memoria* dai transiti stessi sui riassunti nel modo seguente:

a) per i trasporti provenienti dall'estero in affrancato o con nota di affrancazione, nella colonna n. 28 dei riassunti delle spedizioni mod. C[1]-534, opportunamente intestata a mano, avvertendo che per le spedizioni che proseguono a P. V. Acc. sul percorso italiano, la tassa straordinaria di bollo dovrà essere indicata separatamente da quella riflettente i trasporti a G. V. valendosi, ove occorra, del margine dei riassunti;

b) per i trasporti in partenza dall'Italia in assegnato, nella colonna n. 28 del riassunto degli arrivi mod. C[1]-535, con separazione analoga a quella indicata al punto *a*) per i trasporti effettuati a P. V. Acc. sul percorso italiano.

Il dettaglio delle tasse straordinarie di bollo deve pure figurare sul riepilogo dei riassunti.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

VARIAZIONI da apportare all'elenco dei rappresentanti e delegati di categoria.

Categoria	CARICA	INDICAZIONI già portate nei Bollettini	VARIAZIONI
9ª	Delegato suppl.	**De Angelis** Pietro – usciere – Uff. Div. Mov. Firenze.	**De Angelis** Pietro – usciere Sezione Lavori Genova C.
—	Delegato suppl.	**Ottonello** Gerolamo - portiere – Div. Lav. Genova.	16 gennaio 1917. Richiamato alle armi.
10ª	Delegato suppl.	**Giannini** Antonio – capo mag. di 1° gr. – Mag. Approvv. Ancona.	**Giannini** Antonio – capo mag. di 1° gr. – Mag. Approv. Rivarolo.
13ª	Delegato	**Natali** Serafino – sorvegl. della linea – Sez. Lav. Sud Pisa.	17 aprile 1917. morto.
16ª	Delegato suppl.	**Del Rio** Riccardo – cant. – Sezione Lavori Parma.	1 maggio 1917. esonerato.
17ª	Delegato	**Zariati** Dante – capo depos. di 2° gr. – D. L. Padova.	**Zariati** Dante capo depos. di 2° gr. – D. L. Catania.
—	Delegato suppl.	**Negri** Alessandro – capo depos. di 2° gr. – D. L. Messina.	**Negri** Alessandro – capo depos. di 2° gr. – D. L. Brescia.
20ª	Delegato suppl.	**Vitali** Cesare – verific. Staz. Pontremoli (Veicoli).	**Vitali** Cesare – verificatore Spezia Sq. Rialzo.
23ª	Delegato	**Simoncini** Eugenio – manov. – D. L. Firenze.	**Simoncini** Eugenio – manov. Staz. Cecina (Trazione).
28ª	Delegato	**Tetro** Francesco – applic. - Staz. S. Eufemia Biforc.	**Tetro** Francesco – applicato – Staz. S. Mauro La Bruca.
—	Delegato suppl.	**Portanni** Vincenzo – applic. – Staz. Ragusa Inf.	**Portanni** Vincenzo – applic. - Staz. Catania C.

Categoria	CARICA	INDICAZIONI già portate nei Bollettini	VARIAZIONI
29ª	Delegato suppl.	**Di Maio** Vincenzo – capo gest. principale – Staz. Roma San Lorenzo.	1 maggio 1917. esonerato.
31ª	Delegato	**D'Agui** Francesco – applic. – Staz. Palizzi.	**D'Agui** Francesco – applic. – Staz. Badolato.
35ª	Delegato	**Lico** Giovanni – manovr. – Staz. Reggio Calabria.	**Lico** Giovanni – manovr. – Staz. Catanzaro M.
36ª	Delegeto suppl.	**Dellerba** Giuseppe – guardia di stazione – Staz. Sampierdarena.	**Dellerba** Giuseppe – guardia di stazione – Staz. Genova P. P.
—	Delegato suppl.	**De Giovanni** Oberdan – frenatore – Staz. Campobasso.	**De Giovanni** Oberdan – frenatore – D. P. V. Foggia.
41ª	Delegato suppl.	**Valle** Giovanni Francesco – capo sq. operai – D. L. Napoli.	**Valle** Giovanni Francesco – capo sq. operai – D. L. Milano Centr.
42ª	Delegato	**Vogliolo** Attilio – operaio di 1ª cl. – Torino P. N. Rip. Tecnico.	**Vogliolo** Attilio – operaio di 1ª cl. – Staz. Reggio Cal.

Il Direttore generale
R. DE CORNÈ.

SENTENZE

Personale - Infortunio sul lavoro - Ricorso alla Corte dei conti per riconoscimento del diritto alla pensione privilegiata - Influenza del giudicato reso dal magistrato ordinario sulla esistenza dell'infortunio.

Nonostante la esistenza di un giudicato dell'autorità giudiziaria che abbia riconosciuto genericamente in un determinato fatto gli estremi dell'infortunio indennizzabile, questo infortunio, quale causa di esonero definitivo dal servizio per inabilità permanente, perchè possa dar luogo al trattamento privilegiato di cui agli articoli 18 *e* 19 *del testo unico sulle pensioni* 22 *aprile* 1909, *n.* 229, *deve essere avvenuto, non già* « in occasione » *di lavoro, ma* « a causa » *del lavoro stesso.*

CORTE DEI CONTI - Sezioni Unite — Decisione 26 gennaio-2 febbraio 1917 — Cermentini contro FF. SS.

IN DIRITTO.

Ritenuto che il cantoniere delle ferrovie, Alberto Cermentini, presentò ricorso alle Sezioni unite di questa Corte contro la deliberazione del Consiglio di amministrazione delle ferrovie dello Stato in data del 31 luglio 1913, con la quale gli venne accordato l'assegno vitalizio di L. 300, sostenendo competergli invece la pensione eccezionale, in quantochè il sinistro occorsogli e pel quale fu esonerato dal servizio, è avvenuto mentre era in servizio e per causa del medesimo.

Ritenuto che a prova di questo suo asserto altro il ricorrente non produce che la sentenza del Tribunale di Roma, di sopra accennata, con la quale, a sua istanza, gli fu riconosciuto il diritto ad ottenere la indennità di legge per l'infortunio subìto.

Ritenuto però che nella detta sentenza è soltanto affermato il diritto nell' infortunato ad ottenere la indennità indipendentemente dalla circostanza che l'infortunio sia avvenuto oppur no per causa di servizio, ma non si sofferma ad esaminare il caso speciale del ricorrente, se cioè esso sia avvenuto per causa di servizio, e tanto meno si pronuncia in argomento.

Ritenuto in ogni modo che dall'inchiesta disposta dall'Amministrazione delle ferrovie non solo non risulta confermato l'asserto del Cermentini, ma risulta il contrario, risulta cioè che l'infortunio avvenne dopo che esso Cermentini aveva finito il suo lavoro e non per qualche atto o fatto che interessasse anche indirettamente il suo servizio, ma per un fatto suo personale volontario, senza alcuna relazione col servizio, anzi compiuto contro i regolamenti in vigore e punibile disciplinarmente.

Considerando che, se come si afferma nella succitata sentenza del Tribunale di Roma, agli effetti del diritto alla indennità di infortunio sul lavoro in base al testo unico 31 gennaio 1904, n. 51, è indifferente che l'infortunio medesimo sia dipeso da vera e propria causa di servizio, questo elemento invece è indeclinabilmente richiesto dagli articoli 18 e 19 del testo unico delle disposizioni del personale ferroviario approvato col R. D. 22 aprile 1909, n. 229, per far sorgere il diritto alla pensione eccezionale.

Considerando che, come sopra è osservato, questo elemento nel caso in esame non solo non risulta in alcun modo provato, ma viene contradetto dagli atti in causa.

Considerando che dopo ciò è superfluo indagare e occuparsi se e quale interesse abbia il Cermentini nell'insistere nel suo ricorso, il quale si presenta, come si è dimostrato, in ogni modo, infondato in diritto.

P. Q. M. — La Corte a Sezioni unite, pronunciando definitivamente, rigetta il ricorso interposto dal signor Cermentini Alberto, già cantoniere delle ferrovie dello Stato, contro la deliberazione 31 luglio 1913 di quel Consiglio di amministrazione e condanna il ricorrente alle spese del presente giudizio.

MASSIMARIO

Personale - Ricorso al Consiglio di Stato - Mancata notifica agli interessati - Irricevibilità.

È irricevibile il ricorso dell'agente ferroviario, il quale ricorrendo per la tardiva assegnazione del grado superiore, non abbia notificato il suo ricorso ad alcuno degli altri interessati, ai quali il ricorrente avrebbe voluto essere anteposto nel ruolo di anzianità. (Applicazione nella specie al caso di un capo stazione reclamante per la nomina a capo stazione di 2° grado, deliberata anzichè dal giorno del compiuto anno di reggenza ininterrotta, da una data molto posteriore).

CONSIGLIO DI STATO - IV S. — 29 dicembre 1916 — Longo Luigi contro ferrovie Stato.

Personale - Ricorso al Consiglio di Stato - Decorrenza del termine.

Allorchè un provvedimento punitivo è stato personalmente comunicato all'interessato, il termine di 60 giorni per l'impugnativa fissato dall'art. 57 della legge 7 luglio 1907, n. 429, decorre dal giorno nel quale tale comunicazione è avvenuta e non da quello della pubblicazione di detto provvedimento nel Bollettino ufficiale del personale.

CONSIGLIO DI STATO - IV S. — 29 dicembre 1916 — Marini Primo contro ferrovie Stato.

Infortuni sul lavoro - Azione per il conseguimento della indennità - Proroga del pagamento nei casi di conservazione in servizio - Prescrizione dell'azione - Art. 5 legge 9 luglio 1908, n. 418.

Le disposizioni contenute nell'art. 5 della legge 9 luglio 1908, n. 418, in ordine all'accantonamento della indennità per inabi-

lità permanente parziale finchè un agente sia conservato in servizio senza riduzione di salario, importano la necessità di distinguere agli effetti della decorrenza dei termini per l'esercizio dell'azione (prescrizione, decadenza) stabiliti dalla legge speciale sugli infortuni, i due momenti relativi l'uno all'accertamento dell'infortunio e della liquidazione, e l'altro del pagamento.

La proroga del pagamento, la quale importa seco il pagamento degli interessi, non significa anche proroga della procedura amministrativa e dell'esercizio dell'azione diretta all'accertamento dell'infortunio e relativa liquidazione, e quindi il termine prescrizionale dell'azione stessa decorre dal giorno dell'infortunio e non da quello in cui si verifichi la riduzione del salario o la cessazione dal servizio (1).

CASSAZIONE ROMA — 14 marzo-19 aprile 1917 (*Pres.* Lucchini; *Rel.* Biscaro; *P. M.* De Notaristefano - concl. conf.) — Ferrovie Stato contro Paolucci Sabatino.

Infortuni sul lavoro - Aventi diritto dell'infortunato - Azione per liquidazione indennità ed azione per risarcimento pieno del danno - Domanda di revisione - Termine e decadenza - Art. 32 legge infortuni.

È domanda nuova, inammissibile in appello, quella spiegata dagli « aventi diritto » per conseguire la liquidazione della indennità di infortunio sul lavoro per morte, in luogo della indennità temporanea liquidata all'infortunato, se in primo grado sia stato richiesto soltanto il risarcimento pieno del danno a norma del Codice civile.

Debbono dichiararsi decaduti dal diritto a proporre l'azione di revisione della indennità gli aventi diritto che non abbiano avanzato la relativa domanda all'ente assicuratore nei due mesi successivi alla morte dell'infortunato (art. 13 legge infortuni).

(1) V. Conforme sentenza Cassazione Firenze nel Bollettino 1917-IV-77

L'azione per risarcimento pieno del danno è improponibile ove difetti la sentenza penale di condanna del preposto a' sensi dell'art. 32 di detta legge.

CORTE APPELLO ROMA — 31 marzo 1917 (*Est.* Zoffili) — Picasso e Borgarini contro FF. SS.

Trasporto - Tariffe speciali - Formalità essenziali per l'applicazione - Equipollenti.

La mancanza di richiesta scritta per l'applicazione delle tariffe speciali non consente di far ricorso ad equipollenti, desumendola da fatti esteriori e concomitanti alla spedizione, quali il carico e lo scarico della merce a cura del mittente o del destinatario, la proprietà privata del veicolo adoperato per il trasporto ed il peso della merce (1).

CASSAZIONE TORINO — 25 novembre-12 dicembre 1916 (*Pres.* Desenzani; *Est.* Bonuzzi; *P. M.* Magara - concl. conf.) — Società Magazzini generali Lombardia contro ferrovie Stato.

Trasporto - Merci inflammabili - Avaria - Presunzione di irresponsabilità.

Il disposto dell'art. 130/c delle tariffe stabilisce una presunzione di irresponsabilità per il vettore ferroviario quando si tratta di merci pericolose per la loro natura combustibile e si urterebbe contro la lettera e lo spirito di detto articolo e dell'allegato 9, in relazione agli articoli 400 e 401 Cod. comm., quante volte si venisse ad affermare che a dirimere la propria responsabilità la

(1) V. Trib. Milano sent. 17 23 dicembre 1915 nel Bollettino 1916-IV-71 con nota – Cassazione Torino 7 febbraio 1916; id. pag. 127.

Amministrazione debba dimostrare il nesso di causalità, non semplicemente possibile, ma reale ed effettivo tra l'avvenuto incendio e le asserte cause di esso (1).

Trattavasi nella specie di una partita di canapa compressa giunta per ferrovia a Venezia Mare, ed ivi incendiatasi dopo di essere stata depositata con protezione di copertoni sotto una tettoia.

CASSAZIONE FIRENZE — 20 novembre-14 dicembre 1916 — Ferrovie Stato contro Fischer Reichesteiner.

Contratto di trasporto - Servizio di corrispondenza - Diritto fisso e tassa di transito - Articoli 63 e 108 delle tariffe.

Le spedizioni in servizio di corrispondenza sono soggette al pagamento, oltrechè della eventuale tassa di transito, anche della quota di diritto fisso afferente alla stazione di transito.

CASSAZIONE TORINO — 15-30 gennaio (*Pres.* Vigo; *Est.* Bonuzzi) — Valli Gilberto contro ferrovie Stato.

Trasporto - Carico mittente - Vagone inidoneo - Avaria - Limiti della responsabilità.

La ferrovia ha l'obbligo di fornire i carri in buone condizioni e di visitarli all'uopo prima della consegna per il carico anche se questo debba essere effettuato dal mittente. Ma ogni sua responsabilità rimane assorbita da quella ben più grave del mittente stesso, il quale carichi la sua merce su carro con guasti che egli

(1) Con questa sentenza la Cassazione di Firenze si è uniformata alla giurisprudenza di altre Corti regolatrici - ved. Cassazione Roma 10 dicembre 1914 nel Bollettino 1915-IV-73 con nota e stessa Cassazione 3 gennaio 1917, Boll. 1917-57.

abbia veduti od avrebbe dovuto vedere, perchè il mittente in tal modo comportandosi accettando il carro fornitogli, sana ogni colpa della ferrovia e rinuncia ad imputargliene la responsabilità (1).

CASSAZIONE TORINO — 27 novembre 1916 — Società Stagionatura della seta contro FF. SS.

Trasporto - Stato di guerra - Accettazione a rischio e pericolo - R. D. 15 aprile 1915 n. 672.

Secondo le norme emanate, col manifesto al pubblico 29 maggio 1915, in virtù dell'art. 1 del R. D. 15 aprile 1915, n. 672, la ferrovia non è irresponsabile in via assoluta per qualunque caso di inadempimento del contratto di trasporto per effetto della clausola del « rischio e pericolo », ma solo nei casi in cui esista un rapporto immediato fra la necessità della guerra ed il danno subìto dalla merce.

Le limitazioni di responsabilità previste dall'art. 5 delle condizioni generali per l'applicazione delle tariffe speciali, hanno valore anche in caso di colpa grave da parte del vettore.

TRIBUNALE PISTOIA — 14-22 febbraio — Giannini contro FF. SS.

Trasporto - Stato di guerra - Accettazione a rischio e pericolo.

Sotto il regime del R. D. 15 aprile 1915, n. 672, autorizzante l'Amministrazione ferroviaria ad accettare i trasporti « a rischio e pericolo » degli speditori, sussiste a favore dell'Amministra-

(1) V. Corte Appello Torino 25 giugno 1912 nel Bollettino 1912-IV-343; Tribunale Napoli 22 ottobre 1913, id. 1914-269; Tribunale Este 19 gennaio 1915, id. 1915-136; Cassazione Torino, 27 dicembre 1915, id. 1916-19.

zione stessa una presunzione legale di irresponsabilità per tutte le anormalità di qualsiasi genere che comunque si verifichino nei trasporti, anche se a vagone completo, in regime di guerra (1).

TRIBUNALE GENOVA — 2 marzo — Clerici contro FF. SS.

Trasporto delle persone - Infortunio - Messaggero postale - Danni.

A stabilire la misura del risarcimento per sinistro occorso ad un messaggero postale, non concorrono le indennità per il servizio degli ambulanti e di stazione o per lavoro straordinario, avendo tali cespiti carattere di rimborso di spesa ed aleatorio. — I così detti danni morali che hanno ripercussione sul patrimonio devono essere specificatamente provati e non possono essere liquidati *ex bono et aequo*.

CORTE APPELLO TORINO — 10 gennaio 1917 — Santamaria Mastrangeli contro FF. SS.

Danni alle persone - Investimento - Passaggi a livello - Chiusure.

L'Amministrazione non è tenuta a chiudere materialmente i passaggi a livello in modo da opporre fisici ostacoli al transito, essendochè il divieto di transito sussiste indipendentemente dai mezzi di chiusura che debbono soltanto considerarsi quali segni ammonitivi dell'ostacolo legale (2).

---

(1) Conformemente pronunciò il Tribunale di Sarzana con sentenza 15-24 febbraio in causa Vignola - v. anche sent. 28 luglio 1916 Tribunale Milano nel Bollettino 1916-IV-249.

(2) Analogamente decise il Tribunale di Roma con sentenza 12-27 gennaio 1917 in causa Gennai – ved. anche Cassazione Roma, Boll. 1911-IV-89.

Essa non risponde quindi dell'investimento di un viandante per aver questi voluto ugualmente attraversare un passaggio a livello nonostante segni ed indizi di impedimento.

TRIBUNALE GENOVA — 24 gennaio — Sala contro FF. SS.

Fuoruscita di scintille da una locomotiva - Incendi nelle proprietà contigue alla linea - Irresponsabilità dell'esercente in difetto di colpa.

L'Amministrazione ferroviaria non è tenuta al risarcimento dei danni per gli incendi prodotti ai fondi contigui alla linea dalla fuoruscita di scintille dalle locomotive se non nel caso di fatti od omissioni colpose, imputabili alla ferrovia ed ai propri dipendenti.

Nella specie non è invocabile l'art. 46 della legge sugli espropri per p. u. che, astraendo dal concorso della colpa, obbliga l'Amministrazione a risarcire i danni prodotti ai terzi dalla esecuzione dell'opera pubblica, dappoichè quella norma presuppone la perdita o la diminuzione permanente di un diritto, imposta volontariamente dall'Amministrazione e non può quindi applicarsi al caso di un danno isolato e transeunte, arrecato involontariamente nel regolare esercizio di un pubblico servizio di imprescindibile necessità e di interesse generale, che costituisce, piuttosto che un diritto, un pubblico dovere (1).

CORTE APPELLO DI CASALE — 22-29 marzo — Gaj Luigi contro FF. SS.

(1) Conformemente decise la Corte Appello di Palermo, I e II Sezione, con sentenze 21 luglio, 4 agosto 1916 in causa Barone e 4-18 agosto in causa Carmina - v. anche Cassazione Roma, Bollettino 1916-IV-65 e Tribunale Roma, id. 1915-7 e 1916-14.

Appalti di lavoro - Varianti prescritte dalla stazione appaltante - Obbligo dell'appaltatore di assoggettarvisi - Sospensione di lavori - Modifiche volontarie nei lavori appaltati - Irrisarcibilità ed inammissibilità di compensi.

Il diritto della stazione appaltante d'introdurre varianti durante il corso del lavoro ed il correlativo obbligo dell'appaltatore a prestarvisi senza poter reclamare maggiori compensi, trovano un limite solo nel caso in cui, a causa delle trasformazioni apportate al progetto, l'opera risulti sostanzialmente diversa da quella prevista in contratto e sulla quale si formò il consenso dell'imprenditore.

Le sospensioni di lavoro, disposte dalla Dirigenza, non danno diritto ad indennità, trattandosi di misure inerenti all'economia dell'opera appaltata e quindi adottate dall'Amministrazione nel legittimo esercizio delle analoghe facoltà riservatele dai capitolati e dalla legge, e, come tali, sottratte al sindacato e controllo dell'Impresa (1).

Le difficoltà di ambiente, in cui il lavoro dovette svolgersi, non giustificano la pretesa di maggiori compensi rappresentando circostanze di fatto preesistenti all'appalto e che, perciò, non poterono sfuggire alle indagini dell'appaltatore prima di assumere il lavoro alle condizioni pattuite.

Del pari l'appaltatore non ha diritto a compensi per le modificazioni volontariamente e di sua iniziativa introdotte nei lavori appaltati. La perizia stragiudiziale deve essere tenuta presente dal giudice come qualsiasi altra difesa della parte che la produce, ma non può, nè deve essere confusa con la perizia giudiziale i cui effetti sono quelli di un mezzo probatorio raccolto con le garanzie dalla legge prescritte.

CORTE APPELLO ROMA — 19 gennaio 1917 — (*Est.* Di Donna). — Ditta F.lli Perona contro FF. SS.

(1) Ved. Corte Appello Roma, Bollettino 1914-IV-347.

ANNO X – N. 20

17 MAGGIO 1917

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

Roma maggio 1917 — Tip. Nazionale Bertero di G. Guadagnini e C.

Parte terza. — Ordini di servizio e Circolari *di darata determinata:*

(*Per memoria*).

In appendice:

(*Per memoria*).

Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria:

DECRETO LUOGOTENENZIALE 26 *aprile* 1917, *n.* 709, *col quale dal fondo di riserva per le spese impreviste dello Stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio finanziario* 1916-917, *è autorizzata una* 18ª *prelevazione a favore dei bilanci dei Ministeri del tesoro, dell'interno e dei trasporti marittimi e ferroviari* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Visto l'art. 38 del testo unico della legge sull'amministrazione e sulla contabilità generale dello Stato, approvato con R. decreto 17 febbraio 1884, n. 2016;

Visto che sul fondo di riserva per le spese impreviste inscritto in L. 1,000,000 nello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio finanziario 1916-917 in conseguenza delle prelevazioni già autorizzate in L. 923,929.80, rimane disponibile la somma di L. 76,070.20;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato per il tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico.

Dal fondo di riserva per le spese impreviste inscritto al capitolo n. 144 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio finanziario 1916-917, è autorizzata una 18ª prelevazione nella somma di lire cinquantaquattromila duecen-

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 10 maggio 1917, n. 110.

tonovantasette e centesimi sessantuno (L. 54,297.61) da iscriversi ai capitoli degli stati di previsione dei Ministeri infraindicati, per l'esercizio in corso;

Ministero del tesoro:

Cap. n. 114, Spese postali	L.	3,000
» 130, Spese casuali	»	4.000

Ministero dell'interno:

Cap. n. 39, Fitto di locali per gli archivi di Stato	»	1,197.61
Ministero pei trasporti marittimi e ferroviari:		
Cap. n. 13, Spese casuali	»	46,100
Totale . . .	L.	54,297.61

Questo decreto sarà presentato al Parlamento per la sua convalidazione.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 26 aprile 1917.

TOMASO DI SAVOIA

BOSELLI — CARCANO.

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

DECRETO MINISTERIALE 3 *maggio* 1917, *che approva le norme per regolare i rapporti fra il R. Commissariato generale per i carboni e il Ministero della guerra (Sotto-Segretariato per le armi e munizioni).*

I MINISTRI SEGRETARI DI STATO

DELL'INTERNO, DEI TRASPORTI MARITTIMI E FERROVIARI, DELL'INDUSTRIA, COMMERCIO E LAVORO, IL MINISTRO SEGRETARIO DI STATO BISSOLATI, E IL SOTTO SEGRETARIO DI STATO PER LE ARMI E MUNIZIONI.

Visto l'articolo 3 del decreto Luogotenenziale 2 febbraio 1917, n. 113;

Visto il decreto ministeriale 17 marzo 1917, che approvava le norme per regolare i rapporti fra il R. Commissariato generale per i carboni e la Direzione generale delle ferrovie dello Stato;

Sulla proposta del R. Commissario generale per i carboni;

Decretano:

Sono approvate le annesse norme per regolare i rapporti fra il R. Commissariato generale per i carboni e il Ministero della guerra (Sottosegretariato per le armi e munizioni) in applicazione dei decreti Luogotenenziali 2 febbraio 1917, n. 113 e 18 febbraio 1917, n. 294.

Roma, li 3 maggio 1917.

I Ministri
ORLANDO — BONOMI — DE NAVA — BISSOLATI.

Il Sotto Segretario di Stato per le armi e munizioni
DALLOLIO

Visto: Il R. Commissario generale per i carboni
R. BIANCHI

Norme *per regolare i rapporti fra il R. Commissario generale per i carboni e il Ministero della guerra (Sottosegretariato armi e munizioni) in applicazione dei decreti Luogotenenziali* 2 *febbraio* 1917, *n.* 113, *e* 18 *febbraio* 1917, *n.* 294.

Art. 1.

Dall'11 marzo 1917 la gestione per l'acquisto, il trasporto, lo sbarco, la custodia e la distribuzione dei carboni da somministrare agli stabilimenti impegnati nella produzione delle armi e munizioni per conto del Ministero della guerra viene assunta dal R. Commissario generale per i carboni.

Art. 2.

Il Commissariato generale riceve in consegna dal Sottosegretariato Armi e Munizioni le scorte dei carboni di sua pertinenza esistenti alla sera del 10 marzo 1917 e assume l'esecuzione dei contratti in corso alla data medesima, o comunque stipulati dal Sottosegretariato per l'acquisto, il trasporto e l'introduzione dei carboni in Italia.

Esaurite le cessioni o vendite delle scorte suddette agli stabilimenti militari ed a quelli privati (ausiliari o assimilati), il Commissariato generale verserà al Ministero della guerra l'importo liquidato o ricavato da tali cessioni o vendite, al netto di una trattenuta di lire cinque per tonnellata, che rimane acquisita al Commissariato in rimborso delle spese generali di amministrazione.

Art. 3.

Il Commissariato generale distribuisce i carboni agli stabilimenti militari ed a quelli privati (ausiliari o assimilati) e viene rimborsato del relativo importo.

Tutte le forniture di carbone, qualunque sia il luogo di effettivo prelevamento, sono considerate come fatte su carro al porto di arrivo.

Art. 4.

I carboni agli stabilimenti militari sono ceduti al prezzo stabilito dal Commissario generale per le cessioni alle Amministrazioni governative, comprendente lire cinque la tonnellata per spese generali di amministrazione, e il loro importo sarà addebitato al Ministero della guerra e da questo versato al Commissariato in base a liquidazioni periodiche. Al trasporto dei suddetti carboni si provvede con lettera di porto in servizio, salvo liquidazione a tariffa militare con addebito al conto corrente col Ministero della guerra.

Art. 5.

I carboni agli stabilimenti ausiliari od assimilati vengono ceduti al prezzo fissato dal Commissario generale per i privati e sono o consegnati previo pagamento, o spediti per ferrovia in porto assegnato e contro assegno per l'importo totale della fornitura e delle eventuali manipolazioni, salvo che speciali pattuizioni contrattuali dell'Amministrazione militare con i suddetti stabilimenti non stabiliscano diversamente. Il Ministero della guerra (Sottosegretariato Armi e Munizioni) rimborserà il Commissariato della differenza fra il prezzo normale di vendita fissato come sopra dal Commissario generale ed i prezzi derivanti dalle suddette pattuizioni speciali.

Art. 6.

Il Commissariato provvede al ricevimento ai porti e allo sbarco dei carboni a mezzo delle Agenzie marittime ferroviarie e provvede alla custodia e alla rispedizione dei carboni ai destinatari, o a mezzo delle Agenzie stesse od a mezzo dei gerenti dei Depositi all'interno.

Art. 7.

La gestione dei piroscafi, che al 1° marzo 1917 erano adibiti al trasporto di materiali vari e carbone per conto del Sottosegretariato Armi e Munizioni, è affidata al R. Commissario generale per i carboni.

Alle liquidazioni relative alla suddetta gestione continuerà a provvedere l'Ufficio di revisione e liquidazione istituito presso il Ministero della marina col decreto ministeriale 31 maggio 1915. Il Commissariato prenderà accordi con l'Ufficio stesso per regolare le modalità da seguirsi, riguardo alle spese contabilizzate od effettuate, dalle Missioni militari o dai delegati del Commissariato. in Inghilterra e in America.

Gli altri piroscafi, requisiti e noleggiati a tempo dopo il 1° marzo 1917, assegnati al Commissariato per il trasporto carboni e materiali per conto di Amministrazioni governative, potranno essere in parte adibiti anche al trasporto di materiali varii per il Sottosegretariato Armi e Munizioni.

Il Sottosegretariato Armi e Munizioni, o in base alla contabilizzazione degli addebiti relativi o in base a un nolo da determinarsi, rimborserà il Commissariato delle spese a questo dovute per l'esercizio dei piroscafi.

Art. 8.

I servizi di contabilità e di cassa per i pagamenti e gli introiti del Commissariato, in dipendenza delle operazioni di cui ai precedenti articoli, sono fatti per mezzo dell' Amministrazione delle ferrovie dello Stato in relazione alle norme approvate col decreto ministeriale 17 marzo 1917.

Art. 9.

Il Ministero della guerra mette a disposizione del Commissariato generale il personale militare già addetto agli Uffici del Sottosegretariato Armi e Munizioni per la distribuzione carboni e

pel movimento piroscafi. Mette inoltre a disposizione, per aggregarlo alle Agenzie marittime ferroviarie di Genova, Savona, Livorno, Napoli e Messina, il personale dei Riparti militari già ivi istituiti per il servizio carboni, nonchè il mobilio e gli oggetti di cancelleria per il primo impianto.

Alla cessazione del Commissariato, il mobilio suddetto e quello messo a sua disposizione per il personale di cui al 1° comma del presente articolo saranno restituiti all'Amministrazione militare.

Visto: Il R. Commissario generale per i carboni

R. Bianchi

Nuovo regolamento *per l'applicazione del decreto Luogotenenziale, n.* 354, *del* 23 *marzo* 1916, *sulla requisizione dei rottami metallici* (1).

Art. 1

Tutti i detentori a qualsiasi titolo di rottami e torniture di metallo di cui all'art. 2 del decreto Luogotenenziale n. 354, 23 marzo 1916, dovranno fare le denuncie nei modi e nelle forme appresso stabilite.

È esclusa dall'obbligo di tale denuncia l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, la quale mensilmente, per il tramite del suo ufficio centrale, farà avere al Sottosegretariato per le armi e munizioni la distinta dei quantitativi dei rottami disponibili, dedotto quanto necessario per far fronte ai propri bisogni.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 25 aprile 1917, n. 97.

Art. 2.

Gli stabilimenti o gli enti che hanno bisogno di impiegare rottami di propria produzione per le loro lavorazioni o necessità di servizio, fermo l'obbligo della denuncia in base al decreto Luogotenenziale surricordato ed al presente regolamento, potranno continuare a disporne esclusivamente per i loro bisogni e limitatamente ai quantitativi per essi necessari.

Detti stabilimenti ed enti dovranno prima della fine di ogni mese indicare ai rispettivi Comitati regionali di mobilitazione industriale il loro eventuale fabbisogno in rottami per il mese successivo.

Art. 3.

Ogni denuncia deve essere redatta su appositi moduli in consegna a tutte le stazioni dei RR. carabinieri in conformità agli esemplari allegati mod. *A* e *B*.

Detti moduli sono divisi in tre parti: la matrice resta alla stazione dei RR. carabinieri; il primo tagliando va consegnato al denunciante quale ricevuta della fatta denuncia; il secondo va spedito subito dal comando di stazione dei RR. carabinieri al Comitato regionale di mobilitazione industriale nella cui giurisdizione il comando stesso si trova, e cioè: al Comitato regionale di Milano per la Lombardia; al Comitato regionale di Torino per il Piemonte; al Comitato regionale di Genova per la Liguria; al Comitato regionale di Bologna per il Veneto e l'Emilia; al Comitato regionale di Roma per il Lazio, gli Abruzzi, il Molise, la Toscana, l'Umbria, le Marche e la Sardegna; al Comitato regionale di Napoli per la Basilicata, le Puglie, la Campania, la Calabria; al Comitato regionale di Palermo per la Sicilia.

Art. 4.

Entro i primi 5 giorni di ciascun mese i detentori dovranno fare regolare denuncia di tutta l'esistenza dei propri rottami; tale

denuncia va rinnovata anche quando non vi siano state variazioni nei quantitativi.

Il Comitato potrà senz'altro disporre dei quantitativi dei rottami denunciati se la scheda di denuncia non sarà accompagnata da richiesta di autorizzazione al reimpiego da parte della ditta denunciatrice di cui all'art. 2.

Art. 5.

Le domande per acquisti di rottami dovranno essere presentate ai rispettivi Comitati regionali i quali, ove ne riconoscano giustificato il fabbisogno, rilasceranno un buono di acquisto sopra le partite richieste. A presentazione di tale buono il detentore dovrà farne immediata consegna, ritirando dal compratore il buono stesso, a discarico del quantitativo mancante alla partita denunciata.

I Comitati regionali potranno anche autorizzare gli stabilimenti industriali che ne facciano domanda a ritirare da stabilimenti produttori di rottami della zona di loro giurisdizione, tutto o parte del quantitativo di produzione, per un periodo determinato, ferme restando sempre le disposizioni relative all'obbligo della denuncia e ai prezzi di vendita in conformità del decreto Luogotenenziale 23 marzo 1916, n. 354, e del presente regolamento.

Anche il commercio delle piccole partite di rottame non soggette a denuncia per limite di peso non potrà aver luogo senza l'autorizzazione del competente Comitato regionale.

I detentori delle piccole partite potranno quindi vendere soltanto ai commercianti muniti di regolare autorizzazione ed a quegli enti o persone espressamente incaricati.

Art. 6.

Chiunque intenda esercitare il commercio dei rottami metallici e possa comprovare di averlo esercitato anteriormente al 1915, dovrà richiedere al rispettivo Comitato regionale il riconoscimento a proseguire il commercio dei rottami anzidetto alle condizioni di cui al presente regolamento.

Il Comitato regionale potrà accordarlo o meno, a seconda dei casi, e sempre quando i richiedenti siano di notoria competenza, moralità e solvibilità.

I commercianti in tal modo riconosciuti dovranno per ogni singolo acquisto di materiale denunciato ottenere autorizzazione dal proprio Comitato regionale. Tale autorizzazione conterrà la descrizione della partita di materiale da acquistare con riferimento alla scheda della relativa denuncia.

I Comitati regionali avranno inoltre facoltà di disporre che i commercianti riconosciuti provvedano all'acquisto di tutte quelle partite che ritenessero opportuno di dover raccogliere.

I Comitati regionali ritireranno d'ufficio il riconoscimento a proseguire il commercio dei rottami e le relative tessere di cui all'art. 7 a tutti quei commercianti che si rendessero colpevoli di infrazione al decreto n. 354 ed al presente regolamento, salva ogni altra penalità comminata dal decreto citato e dalle vigenti leggi.

Ai commercianti è fatto obbligo di una seconda denuncia del materiale, da eseguirsi dal 15 al 20 di ogni mese, secondo le modalità della prima.

I Comitati regionali inoltre potranno prendere tutte quelle disposizioni che ravviseranno corrispondenti allo scopo per raccogliere dai detentori anche quelle partite sottratte per la loro piccola quantità all'obbligo della denuncia di cui all'art. 2 del decreto Luogotenenziale 23 marzo 1916, n. 354.

Art. 7.

I commercianti ed i loro dipendenti autorizzati riceveranno dal competente Comitato regionale un'apposita tessera col visto ed il bollo del Comitato regionale che l'ha rilasciata. Tale tessera dovrà essere esibita ad ogni richiesta dell'autorità competente e suoi agenti.

I commercianti autorizzati sono tenuti alla più scrupolosa e costante vigilanza sull'opera del personale dipendente e rispondono anche penalmente di ogni infrazione che con tale vigilanza non abbiano saputo impedire.

Art. 8.

I commercianti riconosciuti che avranno ottenuto le autorizzazioni di cui all'art. 6 dovranno ritirare nel tempo loro concesso i materiali acquistati e dovranno a loro spese classificarli e provvedere alla consegna su vagone in stazione od allo stabilimento consumatore a seconda delle disposizioni rilasciate dai Comitati regionali in conformità dei precedenti articoli o delle altre disposizioni che il Sottosegretariato per le armi e munizioni potesse dare.

A titolo di rimborso per tutte le spese, interessi del denaro da essi sborsato e di compenso i commercianti avranno diritto a percepire dagli stabilimenti o enti consumatori un compenso in ragione del 12 % sul prezzo dei rottami di qualsiasi qualità della categoria *A* e del 5 % su quelli della categoria *B*, fatta eccezione per il piombo e l'alluminio per i quali sarà corrisposto un compenso del 6 %.

L'aumento suddetto sarà calcolato sui prezzi stabiliti dall'art. 12 del presente regolamento.

Art. 9.

Le autorizzazioni di acquisto (buono) potranno essere ritirate in qualunque momento dal Comitato che le ha emesse; in ogni modo non avranno più valore dopo 30 giorni dalla data di emissione, anche per quella parte che ancora rimanesse da eseguire.

Il Comitato regionale potrà o meno concedere la rinnovazione del buono in tutto od in parte scaduto.

Art. 10.

Non è permessa ai commercianti od ai detentori nessuna trasformazione, fusione in pani o simili dei rottami o torniture senza esplicita autorizzazione del competente Comitato regionale.

Art. 11.

Le disposizioni del presente regolamento sono applicabili anche a quei rottami che si trovino in territorio nazionale fuori barriera doganale (banchine del porto e spiaggia) ad eccezione di quelle relative ai prezzi che non si applicano ai rottami per i quali si possa provare la provenienza da paese estero.

Non sono soggette alle disposizioni di cui ai precedenti articoli quelle partite di rottami importate dall'estero per conto degli stabilimenti che debbono impiegarli nelle lavorazioni, in conformità dell'ultimo capoverso dell'art. 1 del decreto Luogotenenziale 23 marzo 1916, n. 354, a condizione che l'importatore prima di farle entrare nel Regno denunci al Comitato regionale da cui dipende lo stabilimento consumatore, la quantità e qualità dei materiali e li invii direttamente ed immediatamente allo stabilimento medesimo.

Art. 12.

I prezzi al quintale obbligatori dei rottami, che dovranno essere osservati tanto dai compratori che dai venditori, sono i seguenti:

CATEGORIA A.

Rottami da copertura per ferriera: lamiere di caldaie di spessore da 8 mm. in più, travate sfasciate, spezzoni di ferro a U, T, L, « poutrelles » e rotaie in lunghezza inferiore a metri 1, cerchioni da carri ed assili, L. 35.

Rottami di officina di ferro e di acciaio: provenienti dalla lavorazione del ferro nuovo e dell'acciaio, aventi spessore da millimetri 4 in più, L. 25.

Rottami pesanti di ferro e di acciaio raccogliticci: attrezzi da campagna e ferro arrugginito in genere da mm. 4 in più, L. 18.

Rottami legeri nuovi di ferro e acciaio: provenienti dalla lavorazione delle lamiere nere nuove, cascame di moietta da imballo con spessore da mm. 3 in meno, L. 14.

Rottami leggeri usati: provenienti dalla raccolta in genere, escluso marcito, zincato, smaltato, piombato, stagnato, L. 7.

N. B. — Le categorie ultime se imballate e pressate, L. 0.75 in più.

Lo scarto e cioè marcito, zincato, piombato, smaltato, stagnato non essendo di consumo delle ferriere ed acciaierie, va lasciato libero.

Tornitura di ferro e acciaio, L. 7.

Tornitura di ghisa, L. 6.

Rottami di ghisa grigia meccanica: in pezzatura pronta al forno. L. 32.

Rottami di ghisa grigia comune, L. 20.

Rottami in ghisa bruciata, L. 10.

CATEGORIA *B*.

Rottami rame masiccio: cioè ritagli di lastra, ecc., L. 500.

Rottame rame da vasellame non stagnato, L. 475.

Rottame rame da vasellame stagnato, L. 450.

Tornitura rame, L. 400.

Rottame ottone massiccio: cioè ritagli di lastra, tubo e canotti, L. 400.

Rottame ottone leggero escluso il nichelato e lo stagnato, L. 375.

Rottame ottone leggero campagnolo, con parte di stagnato e nichelato, L. 350.

Tornitura ottone, L. 300.

Rottame bronzo di campane, L. 600.

Rottame bronzo meccanico, L. 500.

Rottame bronzo di cuscinetti ferroviari, L. 475.

Rottame bronzo in genere, L. 450.

Tornitura di bronzo, L. 400.

Rottame piombo: proveniente da sfasciature di condutture e tetti, L. 125.

Rottame piombo diverso, L. 100.

Rottame alluminio, L. 1000.

Tornitura alluminio, L. 750.

Tali prezzi s'intendono per contanti netto e per merce resa alla stazione più prossima al luogo di giacenza.

Il detentore avrà facoltà di consegnare la merce al compratore nel luogo di giacenza percependo in meno sul prezzo il costo effettivo del trasporto dei rottami alla stazione. Qualora le spese di trasporto superassero il terzo del valore del materiale e sorgesse controversia fra le parti al riguardo, la soluzione sarà deferita al Comitato regionale competente.

Le spese d'imballaggio per i rottami della categoria *B* sono a carico dell'acquirente. I negozianti riconosciuti debbono provvedere a dette spese d'imballaggio per le spedizioni che saranno ordinate dal Sottosegretariato per le armi e munizioni o dal Comitato regionale, senza altro compenso che quello stabilito dall'articolo 8 del presente regolamento.

Art. 13.

Per le partite di rottami denunciate per le quali i competenti Comitati regionali abbiano disposto od abbiano rilasciato autorizzazione (buono) di acquisto anteriore alla pubblicazione del presente regolamento, non sono applicabili i nuovi prezzi, bensì quelli contemplati dal regolamento pubblicato il 10 giugno 1916.

Art. 14.

Alla pubblicazione del presente regolamento decadranno di diritto tutti i riconoscimenti a proseguire il commercio dei rottami ottenuti in base all'art. 6 del precedente regolamento.

Gli interessati dovranno provvedere a rinnovare la domanda in conformità all'attuale art. 6.

I Ministri

MORRONE — CORSI.

Appendice agli ordini generali N. 17-1912 e 7-1914. (M. C.).

Ordinamento degli Uffici Compartimentali (Divisioni) del Movimento - Ordinamento del Servizio Commerciale.

TASSE DI SOSTA.

Il comma *x*), art. 5, dell'ordine generale n. 17-1912, è sostituito dal seguente:

« *x*) abbuono di tasse di sosta e di magazzinaggio fino all'im-
« porto di L. 500 per spedizione ».

Il comma *c*), art. 6, dell'ordine generale n. 7-1914, è sostituito dal seguente:

« *c*) l'abbuono giustificato di diritti di sosta e magazzinaggio
« d'importo eccedente la competenza delle Divisioni suddette, ma
« non superiore alle L. 2000, nonchè delle sopratasse per penalità
« e simili d'importo eccedente la competenza delle Divisioni stesse
« ma non superiori alle L. 600 ».

Le suesposte modificazioni avranno effetto per tutto il tempo in cui durerà il regime della quintuplicazione delle tasse di sosta e di magazzinaggio dopo i primi due giorni di giacenza delle merci, cessato il quale il comma *x*, art. 5, dell'ordine generale n. 17-1912 ed il comma *c*), art. 6, dell'ordine generale n. 7-1914, torneranno in vigore nel testo primitivo.

Approvato dal Consiglio di amministrazione nell'adunanza dell'11 aprile 1917.

Ordine di servizio N. 50. (R. e M.).

Inventario dei materiali d'esercizio.

In aggiunta alle norme di cui l'Ordine di servizio n. 226-1915 si pubblica la seguente appendice n. 1 che modifica le disposizioni contenute nell'art. 12 delle norme stesse.

Appendice n. 1 alle « Norme amministrative e contabili per la tenuta a gestione degli inventari dei materiali di esercizio ».

Le disposizioni di cui al primo e secondo periodo dell'articolo 12 delle « Norme amministrative e contabili per la tenuta e gestione degli inventari dei materiali di esercizio » pubblicate con l'ordine di servizio n. 226/1915 devono, per le richieste modulo A-22, emesse dal Servizio Movimento in relazione al comma *a*) e *b*) dell'art. 9 delle « Norme » stesse, ritenersi modificate come segue *restando inalterate per quanto riguarda tutti gli altri Servizi*:

« I Magazzini, ricevute le richieste Mod. A-22 in tre tagliandi ed effettuata la fornitura, staccano il primo tagliando (richiesta) e lo allegano al riepilogo Mod. A-24, richiamando gli estremi di spedizione dei materiali forniti e del mese nel quale i medesimi vengono portati in contabilità, e trasmettono il secondo ed il terzo tagliando direttamente alle Divisioni Movimento da cui dipendono i consegnatari.

Le Divisioni Movimento, ricevuti i suddetti due tagliandi del Mod. A-22, provvedono a farli firmare dai consegnatari, previe le opportune registrazioni nei libri d'inventario e nei conti correnti, Mod. R-128-bis, indi restituiscono il terzo tagliando al Magazzino fornitore e trasmettono sollecitamente il secondo, al proprio Servizio ».

« Per quanto riguarda le richieste Mod. A-22-*a*, emesse in conto di autorizzazioni speciali di spesa di carattere patrimoniale, restano inalterate, anche nei riguardi del Servizio Movimento, le disposizioni del suddetto art. 12».

Circolare N. 38. (R.).

Quietanze dei pagamenti a Municipi, ad Opere pie, Corpi morali ed agli Uffici statali e provinciali.

Con riferimento all'art. 295 delle Istruzioni generali sul servizio del tesoro, ed agli art. 269, 271 e 272 del Regolamento di contabilità generale dello Stato, si richiama l'attenzione delle Ragionerie, delle Casse e delle stazioni sulla necessità di ritirare quietanze distaccate da apposito bollettario a madre e figlia per le somme da pagarsi a Municipi, ad Aziende municipalizzate, ad Opere pie, a Corpi morali, ad Uffici di Stato o provinciali, ancorchè i pagamenti stessi procedano da atto di transazione-quietanza da sottoscriversi separatamente in segno di tacitazione.

Si fa solo eccezione per i pagamenti che si effettuano ai Ricevitori del Registro per rimborso di spese di giustizia sostenute per conto della nostra Amministrazione perchè, colla lettera numero 75756 Div. IV del 6 febbraio 1911, il Ministero delle finanze (Direzione generale delle tasse sugli affari) autorizzava i predetti funzionari a quietanzare, per tali rimborsi, sul corrispondente mandato di pagamento, facendo obbligo alle nostre Ragionerie di notificare di volta in volta alle Intendenze di finanza di circoscrizione i rimborsi effettuati, per gli opportuni riscontri contabili.

Nessuna altra deroga è consentita a tale prescrizione perchè i pagamenti ai predetti Enti debbono sempre, secondo le vigenti leggi, essere effettuati al rispettivo Tesoriere.

Circolare N. 39. (M. V. C.).

Avvisi da darsi nei casi di avarie ai carri di proprietà privata.

A meglio regolare gli avvisi da darsi dalle stazioni che, a causa di guasto, tolgono dalla circolazione dei carri privati inscritti nel parco veicoli F. S., in armonia a quanto è stabilito

dall'art. 6 punto 5 del Regolamento pei carri privati e dal punto 2° dell'Ordine di servizio n. 99-1912, si impartiscono le disposizioni seguenti:

Allorchè un carro privato inscritto nel parco F. S. viene tolto dalla circolazione per guasti non riparabili prontamente sul posto, la stazione che lo trattiene ne deve dare immediato avviso alla Ditta proprietaria, notificandole in pari tempo (in base alla dichiarazione avuta dai verificatori) se le riparazioni dell'avaria fanno carico o no all'Amministrazione. L'avviso deve essere dato altresì alla stazione di deposito del carro.

Tali comunicazioni saranno fatte con telegrammi così compilati:

1. — « *C. S.* . . . . . (località ove ha sede la Ditta proprie- « taria) *Avvisi Ditta* . . . . trovarsi qui avariato suo carro . . . « (serie e numero di servizio) *che può* (ovvero « *non può* ») *circo-* « *lare sulle proprie ruote. Riparazione fa* (ovvero « *non fa* ») *carico* « *quest'Amministrazione. Conferma* ».

2. — « *C. S.* . . . . . . (località di deposito del carro) *Carro* « . . . . . (serie e numero di servizio) *della Ditta* . . . . . *qui* « *trattenuto per avaria. Già avvisata proprietaria* ».

In mancanza di disposizioni da parte della Ditta proprietaria, il primo avviso dovrà essere rinnovato *dopo otto giorni*, richiamando l'avviso precedente.

Non ricevendo risposta entro otto giorni al secondo telegramma la stazione ne informerà la Divisione Movimento.

Quando si tratti di carro privato carico, dovrà operarsi il trasbordo della merce a forma delle disposizioni emanate coll'Ordine di servizio n. 23-1917, e soltanto nel caso in cui tale trasbordo non possa effettuarsi, la stazione che trattiene il carro dovrà avvisare anche la stazione speditrice con telegramma così redatto:

3. — « *C. S.* . . . . . . (località mittente del carico) *Vostra* « *spedizione* . . . . . (estremi della stessa) *qui trattenuta per* « *avarie carro*. . . . . . (serie e numero) *non riparabili pronta-* « *mente. Informatene mittente, confermando* ».

Si rammenta infine che le stazioni non debbono di loro iniziativa spostare i carri privati avariati.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5, 7, 11, 41, 42 *e* 45 *ed ai controllori del materiale.*

Circolare N. 40.

Compilazione e liquidazione degli elenchi mod. C[i] 467 per il rimborso dei diritto fisso di carico e scarico.

Si è avuto occasione di constatare che alcune stazioni, non osservando le disposizioni della Circolare n. 4 (C) del 15 gennaio 1914 contenuta nel Bollettino ufficiale n. 3, inviano con soverchio ritardo ai competenti Controlli le distinte mod. C[i] 467, riguardanti la liquidazione del rimborso per operazioni di carico e scarico effettuato dalle Ditte; distinte che dovrebbero, invece, essere trasmesse con i documenti contabili della rispettiva quindicina. Le stazioni stesse non curano inoltre il sollecito e regolare pagamento alle ditte del rimborso dovuto, entro i termini prescritti dall'art. 32 delle « Norme per il servizio contabile delle gestioni merci », tanto che si è verificato il caso in cui tali pagamenti hanno avuto luogo anche posteriormente ai sei mesi dalla data dei trasporti e cioè ad intervenuta prescrizione.

Si fa, pertanto, nuovo richiamo alle stazioni di seguire scrupolosamente le norme dettate in materia, avvertendo che degli intempestivi pagamenti potranno essere tenuti responsabili gli agenti che li effettuino indebitamente.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5, 7, 8 *e* 22.

Circolare N. 41. (M. C. Is.).

Materie pericolose e nocive.

I. — Trasporti a grande velocità.

La Direzione dei trasporti del R. Esercito, in virtù del R. decreto 15 aprile 1915, n. 672, pubblicato nel Bollettino ufficiale 21-1915, ha disposto in via provvisoria l'accettazione a G. V. delle materie pericolose e nocive (allegato 9 alle tariffe e condizioni pei trasporti) — ora ammesse soltanto a P. V. Ordinaria — estendendo anche i limiti di accettazione per alcune delle materie medesime di cui è attualmente consentito il trasporto a G. V.

Si è stabilita di massima l'accettazione a G. V. entro opportuni limiti di peso, e nel seguente prospetto si sono riportate le voci delle materie suddette con le prescrizioni relative a ciascuna di esse.

DENOMINAZIONE delle materie	Categoria	Gruppo	Peso massimo ammesso per Spediz. Kg.	Peso massimo ammesso per Collo Kg.	*AVVERTENZE*
Infettanti	1a	2	200	100	Le pelli fresche od insalamoiate e simili devono essere *condizionate in conformità al disposto della nota al gruppo 2° della Cat. 1a dell'Allegato 9.*
Corrosivi e veleni	2a	1 e 2	200	50	Per le materie solide il limite di peso per collo è di kg. 100
Combustibili	3a	—	200	100	
	4a	—	200	100	
	5a	1 e 2	200	100	
	6a	1 e 2	200	100	

DENOMINAZIONE delle materie	Categoria	Gruppo	Peso massimo ammesso per		AVVERTENZE
			Spediz. Kg.	Collo Kg.	
Fermentescibili – Decomponibili e tensivi	7ª	1 e 2	60		
		3	60	—	È fatta eccezione per l'ossigeno, per l'acido carbonico e per l'acetilene sciolto nell'acetone, che si accettano fino al massimo di kg. 1000 per spedizione e kg. 100 per collo. Le bombole dei detti gas sono ammesse anche nel compartimento del bagagliaio occupato dal personale di servizio solamente quando sono scortate.
Infiammabili	8ª	—	200	100	Per il petrolio i limiti di peso per spedizione e per collo sono rispettivamente di kg. 1000 e 250 (1).
	9ª	—	200	50	Per il petrolio e per la benzina i limiti di peso per spedizione sono rispettivamente di kg. 1000 e 500 e per collo di kg. 250 (1). Imballaggio in recipienti di forma prismatica della capacità massima di 20 litri racchiusi in numero di due in cassette di legno oppure in recipienti cilindrici di latta rinforzati della capacità massima di 20 litri. I singoli colli devono portare almeno due etichette o striscie a colori vivaci ed a caratteri ben visibili portanti la dicitura « Infiammabili » e il trasporto può avvenire anche in carro chiuso (Circ. 18–1917).

(1) Il peso per collo superiore a Kg. 100 è ammesso solamente pei fusti metallici e purchè il carico e lo scarico vengano effettuati a cura e spese delle parti.

DENOMINAZIONE delle materie	Categoria	Gruppo	Peso massimo ammesso per		AVVERTENZE
			Spediz. Kg.	Collo Kg.	
Infiammabili	10ª	1 e 2	50	—	**È fatta eccezione pei fiammiferi delle R. Privative da accettarsi nei limiti di kg. 200 per spedizione e kg. 100 per collo.**
Esplosivi	11ª	—	50	—	
	12ª	—	40	—	**Purchè le spedizioni sieno munite della regolare licenza di trasporto a sensi dell'allegato 9 alle tar.**
	13ª	1, 2, 3 e 4	40	—	
	14ª	1 e 2	40	—	

In relazione poi al richiamo 1 dell'art. 76 delle tariffe (parte 1ª pag: 42) chi è incaricato dell'accettazione delle spedizioni e chi ha l'obbligo della sorveglianza dovranno sempre accertare che i serbatoi dei veicoli automotori non contengano più il liquido infiammabile.

Si richiama inoltre l'osservanza delle precauzioni stabilite per il carico delle materie pericolose e nocive e specialmente riguardo alla promiscuità di carico, rimanendo essa vietata in modo assoluto fra le merci infiammabili o facili alla combustione provocata o spontanea e quelle esplosive.

I trasporti a G. V. delle materie pericolose e nocive si effettueranno coi treni merci sia a G. che a P. V. e solo, in mancanza, con treni misti e viaggiatori — esclusi però i diretti e i direttissimi. Agli effetti però dell'inoltro degli infiammabili e degli esplosivi i treni omnibus sono da considerarsi come misti.

II. — Materie inerti.

A complemento della nota in calce alla Circolare 18-917 (Bollettino ufficiale 8 del 22 febbraio 1917) si avverte che agli effetti della promiscuità di carico sono da considerarsi assimilabili alle

materie inerti (materie non comprese fra quelle dell'allegato 9 alle Tariffe e materie delle categorie 1ª e 2ª e categoria 7ª gruppo 1° delle materie pericolose e nocive) anche quelle delle categorie 3ª e 5ª - gruppo 1, meno: vernici grasse, zolfo, nitrobenzina, materie combustibili intrise di zolfo (canapuli detti solfanelli), di resina o d'altro (pasta per accensione, torce a vento, ecc.).

Conseguentemente i carri carichi delle suindicate materie delle categorie 3ª e 5ª (gruppo 1), in mancanza di carri con materie inerti o vuoti potranno essere utilizzati come carri-scudo

Al riguardo si richiamano le precedenti raccomandazioni sul divieto assoluto di collocare carri contenenti materie infiammabili o facili alla combustione, provocata o spontanea, attigui ai carri esplosivi.

III. — Trasporti di proiettili carichi senza innesco.

In relazione al punto II della Circolare 95-1916 (Bollettino ufficiale 47-1916), si fa presente che la facilitazione relativa alla protezione con un solo carro scudo dei carri carichi di proiettili senza innesco è applicabile anche ai trasporti che si effettuano con treni non classificati speciali militari, purchè però risulti la dovuta dichiarazione scritta dell'Autorità militare-mittente.

Il freno dei carri contenenti proiettili *dichiarati senza innesco per iscritto* dall'Autorità predetta, può essere in caso di bisogno utilizzato previa ben inteso, la *scrupolosa* osservanza delle norme vigenti sull'accettamento delle sue regolari condizioni di funzionamento.

IV. — Treni con esplosivi delle categorie 12ª, 13ª e 14ª in doppia trazione.

In deroga al capoverso 11° dell'art. 8 dell'Istruzione allegato 9 alle tariffe e art. 7 delle Norme relative è tolto il divieto della doppia trazione con treni aventi carri carichi di esplosivi delle categorie 12ª, 13ª e 14ª e il limite del numero dei carri stessi.

V. — TRAVASI DI LIQUIDI INFIAMMABILI.

Per facilitare il rifornimento del petrolio e di benzina si è ammesso che ne venga effettuato il travaso dai serbatoi anche nei binari delle stazioni non comprese nell'allegato *E* all'Istruzione per l'applicazione dell'allegato 9 alle tariffe.

Tali travasi dovranno essere autorizzati dalle Divisioni Movimento, che impartiranno pure le relative istruzioni; ad ogni modo si avverte che oltre le disposizioni portate dall'atto d'obbligo (allegato *C* alla surricordata Istruzione) dovranno in tutti i casi venire osservate anche le seguenti:

Le operazioni di travaso verranno eseguite in un intervallo di tempo senza transito di treni;

durante le operazioni stesse saranno sospese le manovre e verrà esercitata con personale — provvisto a cure e spese delle Ditte interessate — la più attiva sorveglianza per impedire l'avvicinarsi di persone estranee e per formare intorno alla località dove si effettua il travaso, una zona fittizia di protezione di almeno m. 5;

il personale dirigente locale adotterà poi quelle maggiori cautele che di volta in volta riterrà opportune ai fini della sicurezza.

VI. — TASSAZIONE DEI TRASPORTI.

Alle merci che, in virtù delle presenti disposizioni, vengono ora ammesse al trasporto a grande velocità, saranno da applicarsi i prezzi delle tariffe generale, ovvero, se richiesti, i prezzi delle tariffe speciali, n. 1 e 2 G. V., fermi restando per gli esplosivi ascritti alle categorie 12ª, 13ª e 14ª i prezzi stabiliti dall'allegato 9 alle tariffe (parte 1ª, pag. 137).

Si devono intendere abrogate tutte le precedenti pubblicazioni sul trasporto delle materie pericolose e nocive in quanto non siano

conformi a quelle della presente circolare, che valgono anche pei trasporti in conto della Autorità militare a meno che non siano più restrittive delle disposizioni attualmente in vigore.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 7, 8, 9, 10, 14, 15, 18, 19, 20, 21 e 22.

Il Direttore generale
R. DE CORNE'.

ALBO D'ONORE DEI MORTI PER LA PATRIA

MORTI SUL CAMPO DI BATTAGLIA.

- **Torrini** Olinto - Manovale avventizio - Stazione Modena - Soldato di fanteria - morto il 21 novembre 1915.

- **Romano** Giacomo - Fuochista avventizio - Esercizio ferrovie secondarie (Gruppo Sicilia) - Soldato di fanteria - morto il 4 giugno 1916.

- **Jeri** Atride - Frenatore avventizio - Divisione Movimento Firenze - Soldato di artiglieria - morto l'11 agosto 1916.

(145984) - **Giri** Domenico - Manovale - Stazione Iesi - Soldato di di fanteria - morto il 12 febbraio 1917.

(163403) - **Insaccanebbia** Adolfo - Manovale - Deposito combustibili Roma S. Lorenzo - Sergente di fanteria morto il 19 febbraio 1917.

(173110) - **Bertolaccini** Giovanni - Cantoniere - Divisione Lavori Firenze - Soldato di fanteria - morto il 1° marzo 1917.

(1128021) - **Gugliotta** Michele - Applicato - Servizio sanitario - Sergente di fanteria - morto il 3 marzo 1917.

MORTI IN SEGUITO A FERITE RIPORTATE IN GUERRA.

Bosco Francesco - Manovale avventizio - Deposito combustibili Torino Smistamento - Caporale di fanteria - morto il 10 marzo 1917.

MORTI IN STATO DI PRIGIONIA.

- **Chiappini** Umberto - Cantoniere avventizio - Sezione Lavori Castellammare Adriatico - Soldato di fanteria - morto il 30 giugno 1916.

MORTI IN SERVIZIO VITTIME DEL DOVERE.

- **Cirricione** Enrico - Terzo macchinista avventizio - Esercizio navigazione - morto il 3 maggio 1917.
- **Cuciniello** Vincenzo - Fuochista avventizio - Esercizio navale - morto il 3 maggio 1917.
- **Buonincontro** Vincenzo - Fuochista avventizio - Esercizio navigazione - morto il 3 maggio 1917.
- **Caiatti** Felice - Carbonaio - Esercizio navigazione - morto il 3 maggio 1917.

SENTENZE

Obbligazioni - Impossibilità di adempimento - Forza maggiore - Ordine dell'Autorità politica - Incensurabilità.

Il divieto dell'autorità politica » sino a nuovo ordine » che rende impossibile l'adempimento di un'obbligazione, costituisce caso di forza maggiore fino a che non sia stato revocato.

L'autorità giudiziaria, in mancanza di revoca esplicita, non può indagare se i motivi d'ordine pubblico siano venuti a cessare, allo scopo di limitare nel tempo l'efficacia del provvedimento in relazione agli effetti della obbligazione.

Non può ammettersi che ad uno solo dei contraenti incomba l'obbligo di rendersi parte diligente per provocare la recova di un divieto dell'autorità politica che abbia reso impossibile la esecuzione di un contratto bilaterale costituito da obbligazioni corrispettive (1).

CASSAZIONE ROMA, Sezioni Unite — sentenza 17 aprile (Est. Biscaro) — Ferrovie Stato contro Società Cooperativa « Jolanda » e contro Centi.

DIRITTO.

La Corte di appello, mentre nell'ordine impartito per ragioni di pubblica sicurezza dal sotto-prefetto di Spezia all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato di sospendere lo scarico del car-

(1) Trattavasi nella specie di un contratto stipulato fra l'Amministrazione ferroviaria e la Società Cooperativa " Iolanda ., dei facchini del tiraggio e stivaggio di Vallerano, con cui la Società si obbligava di eseguire per conto delle ferrovie il servizio dei carboni nel Porto di Spezia. Ma dopo lo scarico di due vagoni, l'Amministrazione aveva sospeso ulteriori operazioni in seguito a divieto dell'autorirà prefettizia per ragioni di ordine pubblico. La Società iniziò quindi giudizio di danni, negando la forza maggiore e la esistenza di un ordine legittimo di sospensione di scarico.

bone nel porto di quella città fino a nuova sua disposizione ha ravvisato un impedimento di forza maggiore alla esecuzione dello scarico del carbone in quel posto, dall'Amministrazione concesso alla Cooperativa « Iolanda » ha in pari tempo ritenuto che, sebbene sia fuori di contestazione che nessun provvedimento è stato di poi emanato dal Governo per revocare o modificare l'ordine suddetto, può essere utile nella indagine sulla eventuale responsabilità dell'Amministrazione per la inesecuzione del contratto, accertare se nell'ultimo periodo di tempo assegnato alla sua durata fossero venute meno le cause che avevano determinato l'intervento dell'autorità politica: e a questo fine ha disposto la prova testimoniale dedotta dalla Cooperativa.

Così decidendo i giudici del merito si sono attribuiti un compito che sfugge alla giurisdizione del magistrato ordinario; hanno invaso la sfera di competenza dell'autorità politica, col proposito di sostituire i proprii criteri, i proprii apprezzamenti a quelli di carattere discrezionale inerenti all'attivtà del potere politico di Governo in tutto ciò che si attiene alla tutela dell'ordine pubblico. In presenza del divieto imposto dal sottoprefetto del circondario all'Amministrazione ferroviaria di continuare lo scarico del carbone nel porto di Spezia sino a novo avviso, un'unica indagine era giuridicamente proponibile da parte della cooperativa, quella diretta a stabilire che il divieto fosse stato dallo stesso sottoprefetto o da altro organo competente del Governo, revocato prima della scadenza del termine fissato alla durata del contratto.

Secondo la sentenza, l'Amministrazione, venute meno le ragioni per le quali il divieto era stato imposto, poteva dispensarsi dall'osservarlo; quanto meno avrebbe dovuto provocarne la revoca.

Ma la prima proposizione è in aperto contrasto con la portata dell'ordine di sospensione, che come la stessa sentenza ha cura di rilevare, subordinava alla emanazione di un nuovo provvedimento da parte della medesima autorità che quell'ordine aveva emesso la cessazione dei suoi effetti. Nemmeno infondata appare la seconda; in quanto, data la corrispettività delle obbligazioni assunte dalla Cooperativa e dall'Amministrazione delle Ferrovie nel contratto della cui mancata esecuzione si disputa, nessuna valida ragione poteva accampare la Cooperativa per pretendere che

l'Amministrazione si rendesse diligente nel procurare la rimozione di un ostacolo alla cui insorgenza essa era affatto estranea e che colpiva ugualmente ambedue i contraenti, ponendoli entrambi nella impossibilità di fare ciò cui si erano obbligati. Al contrario si potrebbe affermare che la Cooperativa meglio e prima dell'Amministrazione era in grado di informare l'autorità politica locale sulla cessazione dei suoi dissidi con le maestranze del porto che avevano determinato l'ordine di sospensione, e di provocare così la revoca del divieto. Ad ogni modo l'indagine, anche limitata nei termini delle due proposizioni, sarebbe inammissibile perchè diretta a stabilire talune circostanze di fatto al fine di istituire apprezzamenti in ordine alla esistenza o alla cessazione di pericoli contro l'ordine pubblico, che, se in tesi generale sono suscettibili di costituire elementi di giudizio anche nelle contestazioni di diritto privato, nel caso presente l'autorità politica aveva con esplicita disposizione manifestata la volontà di riservare esclusivamente a se stessa, assegnando al proprio divieto efficacia continuativa e inderogabile fino a nuovo provvedimento, che la Cooperativa riconosce non essere mai stato emanato.

Alla circostanza che l'Amministrazione avrebbe trascurato di informare la Cooperativa intorno all'ordine del sottoprefetto di sospendere lo scarico del carbone, non è dato nella sentenza il significato della impossibilità in cui si sarebbe trovata la Cooperativa di procurarsi altrimenti, appena ne avesse avuto desiderio, notizia dell'ostacolo frapposto alla continuazione dello scarico del carbone dal suddetto divieto. Viene meno pertanto la concludenza dell'argomento sulla buona fede con cui i contratti vanno eseguiti, che si sarebbe potuto ricavare, ma al quale la sentenza non accenna, dal contegno tenuto dall'Amministrazione in presenza dell'ordine del sottoprefetto, nei suoi rapporti con la Cooperativa.

Le conseguenze che alla Cooperativa possono essere derivate dalla impossibilità nella quale fu posta, sia pure senza colpa dell'Amministrazione delle ferrovie, di eseguire il contratto, consigliano di far luogo alla totale compensazione delle spese di lite.

P. Q. M. — La Corte di Cassazione a Sezioni Unite

Accolto il ricorso proposto dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, contro la sentenza 30 marzo 1915 della Corte di appello di Roma, e dichiarata l'incompetenza dell'Autorità giudiziaria, cassa senza rinvio la sentenza medesima.

ANNO X - N. 21 24 MAGGIO 1917

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

Roma maggio 1917 — Tip. Nazionale Bertero di G. Guadagnini e C.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 29 *aprile* 1917, *n.* 726, *col quale vengono apportate modificazioni ai decreti Luogotenenziali* 3 *settembre* 1916, *n.* 1126 *e* 18 *febbraio* 1917, *n.* 373, *concernenti provvedimenti a favore del personale e degli esercenti di servizi pubblici di trasporto a trazione meccanica concessi alla industria privata* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Vista la legge 22 maggio 1915, n. 671;

Visti i Nostri decreti 3 settembre 1916, n. 1126 e 18 febbraiol 917, n. 373 sulle ferrovie concesse alla industria privata, sui servizi di navigazione lacuale e sulle tramvie intercomunali a trazione meccanica;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato pei lavori pubblici, di concerto col ministro segretario di Stato per il tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

A modificazione dell'articolo 5 del Nostro decreto 3 settembre 1916, n. 1126, resta stabilito:

a) per la determinazione del sussidio da corrispondersi dagli esercenti di ferrovie concesse all'industria privata, di servizi di navigazione lacuale e di tramvie intercomunali a trazione mec-

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 21 maggio 1917, n. 118.

canica, a favore delle famiglie degli agenti chiamati alle armi, non sarà tenuto conto dei maggiori sussidi concessi dal Governo in base al Nostro decreto 23 aprile 1917, n. 662;

b) per gli agenti sotto le armi che abbiano il grado di ufficiale o di sottufficiale o che prestino servizio in stabilimenti militari, il sussido che nei vari casi deve essere corrisposto dagli esercenti, viene commisurato sulla differenza fra lo stipendio o paga, goduti dagli agenti stessi come tali, e quelli loro attribuiti come ufficiali, sottufficiali o come addetti agli stabilimenti di cui sopra.

Art. 2.

Il ministro dei lavori pubblici è autorizzato a prescrivere, coi criteri stabiliti nell'art. 1 del Nostro decreto 18 febbraio 1917, n. 373, agli esercenti di servizi pubblici di trasporto a trazione meccanica l'obbligo di concedere ulteriori sussidi al personale dipendente per fronteggiare il disagio derivante dalla guerra.

Art. 3.

Il ministro dei lavori pubblici per compensare gli esercenti dei suindicati servizi pubblici di trasporto dell'onere derivante dalle prescrizioni di cui all'articolo precedente, può autorizzare, ferme restando le norme generali stabilite negli articoli 2 a 5 del Nostro decreto 18 febbraio 1917, n. 373, ulteriori aumenti di tariffe, modificazioni nelle norme e condizioni delle tariffe stesse, nonchè la soppressione dei biglietti di andata e ritorno e di abbonamento.

Art. 4.

Il presente decreto andrà in vigore dal 1° maggio 1917 e le sue disposizioni avranno la medesima durata stabilita nell'art. 6 del Nostro decreto 18 febbraio 1917, n. 373.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 29 aprile 1917.

TOMASO DI SAVOIA.

BOSELLI — BONOMI — CARCANO.—

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

DECRETO MINISTERIALE 25 *aprile* 1917, *che disciplina l'importazione dall'estero di piante vive, parti di piante, semi ed altri prodotti vegetali* (1).

IL MINISTRO PER L'AGRICOLTURA

Vista la legge 26 giugno 1913, n. 888; Visto il regolamento 12 marzo 1916, n. 723, per la esecuzione di detta legge; Udita la Commisione consultiva per la difesa contro le malattie delle pinte; Considerata la necessità di impedire l'introduzione delle seguenti malattie esotiche, che sarebbero distruttive per determinate colture nel Regno;

1. Marciume nero o black rot dell'uva (Guignardia Bidwellii). — 2. Cancro americano del castagno (Endothia parassitica). — 3. Scabbia della patata (Spongospora scabies). — 4. Rogna nera della patata (Synchytrium endobioticum). — 5. Cuscute esotiche delle foraggere. — 6. Accartocciamento della patata. — 7. Cocciniglia di San Josè dei fruttiferi (Aspidiotus perniciousus). — 8. Coccini-

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 11 maggio 1917, n. 111.

glia a virgola o serpetta degli agrumi (Lepidosaphes gloverii). — 9. Tignola della patata (Lita solanella). — 10 e 11. Coleotteri americani della patata (Doriphora decemlineata e Epithiris cucumeris), e di impedire che con la terra o con i semi entrino nel Regno altri malanni impreveduti.

Decreta:

Art. 1.

L'importazione dall'estero di piante vive, parti di piante, semi e altri prodotti vegetali, per l'educazione o la riproduzione, può aver luogo per le dogane di Milano, Torino, Ventimiglia, Genova, Roma, Napoli, Catania, Palermo, Cagliari.

Art. 2.

I colli contenenti detti vegetali, qualora siano presentati ad altre dogane, devono essere respinti. Essi possono tuttavia essere rispediti alla più vicina fra le dogane nominate nell'art. 1°, qualora gli interessati, interpellati dall'autorità doganale, dichiarino di sostenere la spesa della rispedizione.

Art. 3.

I colli di cui agli articoli precedenti, giunti ad una delle dogane indicate nell'art. 1° sono ammessi all'importazione dopo la visita di un delegato speciale per la fitopatologia, indicato dal Ministero di agricoltura alla locale autorità doganale, fermo restando quanto dispone l'art. 18 del regolamento 12 marzo 1916, n. 723.

Art. 4.

Qualora il collo sia ammesso alla importazione, le eventuali cautele, previste dagli articoli 18, 20 e 21 del regolamento 12 marzo 1916, n. 723, sono ad esso applicate dal delegato speciale, a spese degli interessati.

Art. 5.

Le piante di agrumi e le loro parti, eccettuati i frutti, di qualunque provenienza, che risultino all'esame fatto dal delegato fitopatologico, libere dai sopra elencati parassiti esotici e dalle malattie nostrane passibili di sequestro, sono ammesse all'importazione, ma debbono subire la quarantena, a norma dell'art. 20 del regolamento 12 marzo 1916, n. 723.

Art. 6.

Le stesse disposizioni dell'art. 5 valgono per le piante fruttifere o loro parti, eccettuate le frutta, provenienti dal Canadà, dagli Stati Uniti d'America, dal Cile, dalle isole Hawaii, dal Giappone, dalla Cina, dall'Australia e dalla Germania.

Art. 7.

I semi destinati alla riproduzione debbono essere disinfettati dal delegato fitopatologico, secondo le istruzioni diramate dal Ministero di agricoltura.

Art. 8.

I semi i piante foraggere sono ammessi alla importazione dopo accertamento dell'assenza di cuscuta. L'accertamento è fatto dal delegato speciale o da un Regio laboratorio incaricato dello speciale controllo.

Art. 9.

È sospesa l'importazione delle seguenti piante o parti di piante;

a) talee e barbatelle di viti europee od americane, provenienti dalla Francia, dalla Spagna, dagli Stati Uniti di America

e dal Canadà, ferme restando le vigenti disposizioni antifilosseriche;

b) piante, corteccia e rami provvisti di corteccia, di castagno, dagli Stati Uniti di America;

c) frutta fresche di qualunque sorta, dai seguenti Stati: Canadà, Stati Uniti di America, Cile, Hawaii, Giappone, Cina, Australia, Germania;

d) frutti di agrumi, da tutti i paesi esteri;

e) tuberi di patate, da tutti i paesi esteri.

Art. 10.

I prodotti vegetali destinati all'alimentazione ed alle industrie, all'infuori di quelli indicati nell'art. 9, sono ammessi all'importazione attraverso qualunque dogana, fermo restando quanto dispone l'art. 17 del regolamento.

Il presente decreto sarà registrato alla Corte dei conti e andrà in vigore il giorno successivo alla sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale*.

Roma, 25 aprile 1917.

Il Ministro: RAINERI.

Ordine di servizio N. 51. (C.).

Facilitazioni di viaggio alle famiglie non indigenti di militari di truppa degenti o morti negli Ospedali del Regno.

(Vedi ordine di servizio N. 259-1915 e 144-1916.

In via eccezionale e temporanea si consente l'applicazione della tariffa differenziale *C* pei viaggi delle famiglie *non indigenti* che si recano a visitare militari di truppa (sottufficiali, caporali e soldati) gravemente infermi degenti negli ospedali o ad assistere alle esequie di quelli morti.

La concessione (conformemente a quanto venne disposto con l'ordine di servizio n. 144-1916 per i viaggi delle famiglie degli ufficiali richiamati dal congedo) è limitata a favore di due persone soltanto della famiglia del militare di truppa e per ottenerne l'applicazione i viaggiatori debbono presentare la richiesta mod. *D* ed essere in possesso della prescritta tessera di riconoscimento e dell'invito (lettera, telegramma, ecc.) in originale pervenuto loro dall'autorità medico-militare per la visita al congiunto.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9, 16 *e* 22.

Ordine di servizio N. 52. (C.).

Concessione speciale VI.

Nell'elenco relativo alla Concessione speciale VI si dovrà aggiungere, nel posto indicato dall'ordine alfabetico delle sedi, il seguente sodalizio:

Associazione delle Suore dello Spirito Santo
e Pia Casa d'istruzione

Ariano di Puglia

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8 *e* 9.

Ordine di servizio N. 53. (C.).

Limitazioni del servizio viaggiatori.

(Vedi O. S. n. 3-1917).

I. — Biglietti d'abbonamento.

Con riferimento al capo B punto I dell'O. S. n. 3-1917 informasi per opportuna notizia del personale che i biglietti d'abbonamento ordinari tanto per percorsi superiori a 60 km. quanto per l'intera rete vengono anche rilasciati ai corrieri, agli agenti dipendenti da amministrazioni che hanno carattere di pubblica utilità, nonchè ai corrieri di Gabinetto delle Ambasciate e Legazioni estere.

II. — Aumento del 20 per cento.

Allo scopo di eliminare qualsiasi dubbio circa l'applicazione dell'aumento del 20 % di cui al capo B/II dell'ordine di servizio n. 3/1917 si avverte che detto aumento deve riscuotersi per *tutti* i biglietti di viaggio rimasti in distribuzione qualunque sia la tariffa loro e quindi anche per i biglietti a tariffa locale.

L'aumento stesso è dovuto anche nel caso di applicazione delle penalità fisse stabilite dagli articoli 34 e 38 delle tariffe e dall'art. 17 delle condizioni particolari di applicazione della tariffa per gli abbonamenti ordinari ed in genere in tutti i casi di esazione di tasse relative *al trasporto* dei viaggiatori per le quali non sia diversamente disposto dal citato ordine di servizio n. 3-1917.

Per i biglietti collettivi l'aumento del 20 % dovrà essere applicato sul prezzo individuale.

Per altre riscossioni di prezzo superiore alle 150 lire (limite

massimo della tabella pubblicata con l'ordine di servizio n. 3-1917) l'aumento del 20 % dovrà computarsi facendo l'operazione aritmetica.

Il ripetuto aumento del 20 % non si applica al prezzo dei biglietti d'ingresso in stazione.

III. — TRASPORTO DEI CANI DA CACCIA.

In conseguenza della sospensione della vendita dei biglietti di andata e ritorno pei viaggiatori, è sospesa anche quella dei biglietti di andata e ritorno pei cani da caccia.

Il trasporto di detti cani continua tuttavia ad essere ammesso con biglietti di corsa semplice sul prezzo dei quali è da computarsi come pei viaggiatori, l'aumento del 20 %.

IV. — MODIFICAZIONI DI TARIFFA.

In seguito a comunicazioni pervenuteci dalle ferrovie federali svizzere i viaggi a prezzo ridotto fra Briga e Iselle transito degli agenti delle ferrovie italiane dello Stato e delle ferrovie federali svizzere, nonchè delle persone di loro famiglia, sono modificati come appresso:

da Briga a Iselle transito 1ª cl. L. 2.50, 2ª cl. L. 1.75, 3ª cl. L. 1.25.

Pertanto dovranno essere apportate le opportune correzioni al prospetto dei prezzi pubblicati con l'allegato n. 1 all'ordine di servizio n. 3-1917 di cui è fatto cenno al capo B, titolo II punto terzo del detto ordine di servizio.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9, 16 *e* 22.

Ordine di servizio N. 54. (M. C.)

Servizio cumulativo con la Società di navigazione a vapore sul Lago d'Iseo.

Dal 1° giugno 1917 il servizio cumulativo per i trasporti a G. V., a P. V. Acc. ed a P. V. O. con gli scali della Società di navigazione a vapore sul lago d'Iseo potrà aver luogo soltanto alla condizione che i trasporti stessi siano effettuati, in *porto assegnato,* se in partenza dagli scali di detta Società, ed in *porto affrancato,* se destinati agli scali stessi.

I trasporti in destinazione degli scali suddetti non potranno inoltre essere gravati nè di assegno nè di spese anticipate, anche se rappresentanti porti anteriori.

Dal provvedimento di cui trattasi sono esclusi i soli trasporti effettuati in base alla tariffa speciale n. 11 G. V., per i quali è obbligatoria l'affrancazione a partenza.

Il transito di Paratico Sarnico dovrà pertanto rifiutare il proseguimento delle spedizioni in provenienza dagli scali della predetta Società che fossero carteggiate in porto affrancato e non daranno corso, in attesa delle disposizioni da richiedersi al mittente per le opportune regolarizzazioni, alle spedizioni in destinazione degli scali stessi, che fossero state accettate in porto assegnato o gravate di assegno ovvero di spesa anticipata.

Nulla è mutato per quanto riguarda il servizio cumulativo per i viaggiatori e i bagagli.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Ordine di servizio N. 55.

Servizio cumulativo con le ferrovie Nord Milano, Cancello - Benevento, Salentine e Suzzara - Ferrara.

AUMENTI E MODIFICAZIONI DI TARIFFA.

In relazione al decreto Luogotenenziale n. 373 del 18 febbraio 1917, riguardante le ferrovie Cancello-Benevento, Salentine e Suzzara-Ferrara, ed in relazione all'altro decreto Luogotenenziale n. 726 del 29 aprile 1917, riguardante le ferrovie Nord Milano, pei trasporti in servizio cumulativo con le dette ferrovie, avranno effetto i seguenti aumenti e modificazioni di tariffa, *a partire dal* 1° *giugno* 1917.

I. — Trasporti viaggiatori e bagagli.

a) *Ferrovie Nord Milano.*

Per conto di queste ferrovie sono da riscuotere le soprattasse fisse di

L. 0.15 per la 1ª e 2ª classe;
» 0.10 » » 3ª classe;

per ogni biglietto individuale di corsa semplice, sia a tariffa intera che a tariffa ridotta.

Tali soprattasse si riscuoteranno:

1) — per i biglietti di corsa semplice a destinazione fissa secondo le istruzioni che il controllo viaggiatori e bagagli di Firenze impartirà direttamente alle stazioni ed agenzie interessate;

2) — per i biglietti a tariffa ridotta, in aumento alle quote indicate nell'ordine di servizio n. 86-1916, seguendo — circa la loro indicazione sui biglietti — le stesse modalità stabilite nell'or-

dine di servizio n. 120-1916 per le soprattasse delle ferrovie dello Stato.

La disposizione che precede sostituisce quella sub *a*) del punto I dell'ordine di servizio n. 184-1916.

b) — *Ferrovia Cancello-Benevento.*

Nell'allegato n. 1 si trascrivono i prezzi da riscuotere per conto di questa ferrovia pei trasporti viaggiatori e bagagli a tariffa ridotta. Tale allegato sostituisce quello n. 8 pubblicato con l'ordine di servizio n. 193-1916.

c) — *Ferrovie Salentine.*

Linea Nardò-Tricase-Maglie.

Nell'allegato n. 2 si indicano i prezzi relativi a questa linea pei trasporti viaggiatori e bagagli a tariffa ridotta, allegato che sostituisce quello *a*) pubblicato con l'ordine di servizio n. 25-1917.

Linea Lecce-Francavilla Fontana e diramazione Novoli-Nardò Centrale.

Come è noto, per le stazioni di questa linea devono essere rilasciati, tanto ai viaggiatori a tariffa ordinaria che a tariffa ridotta, biglietti a percorso facoltativo in base alle tariffe delle ferrovie dello Stato computate sulla distanza cumulata, con l'aggiunta, beninteso, delle sopratasse provvisorie di cui l'ordine di servizio n. 120-1916 e dell'aumento del 20 % calcolato solo per il percorso delle ferrovie dello Stato, nel modo esposto al capo B/II dell'ordine di servizio n. 3-1917.

Ora, in più dei prezzi come sopra stabiliti, si dovranno riscuotere i supplementi indicati, sia pei biglietti a tariffa ordinaria che a tariffa ridotta, nell'allegato n. 3 al presente ordine di servizio. Questo allegato, che comprende anche i supplementi da riscuotersi per la registrazione diretta dei bagagli, sostituisce quello *b*) pubblicato con l'ordine di servizio n. 25-1917.

II. — Trasporti a grande velocità ed a piccola velocità accelerata ed ordinaria.

a) *Ferrovia Cancello-Benevento.*

L'aumento è stato compenetrato nelle quote di correzione, la cui nuova tabella (allegato n. 4 al presente ordine di servizio) sostituisce quella costituente l'allegato n. 19 all'ordine di servizio n. 193-1916.

Quest'ultima tabella resta, però, tuttora in vigore per i trasporti a carro completo di carbone fossile, legna da ardere, ligniti, bestiame minuto macellato, carni fresche macellate, formaggi freschi o sodi, grassi, lardo, latte, legumi, olii mangerecci, ortaglie e verdure, pane, paste da vermicellaio, patate, pesci, riso e uova.

Per i trasporti, poi, sia a collettame sia a carro completo, di grano, granturco, farine e semolini restano ferme le quote di correzione di cui l'allegato n. 10 all'ordine di servizio n. 122-1916.

b) *Ferrovie Nardò-Tricase-Maglie e Lecce-Francavilla Fontana, con diramazione Novoli-Nardò Centrale.*

L'aumento è stato compenetrato nelle quote di correzione, la cui nuova tabella (allegato n. 5 al presente ordine di servizio) sostituisce quella formante l'allegato n. 17 all'ordine di servizio n. 184-1916.

c) — *Ferrovia Suzzara-Ferrara.*

Con riferimento al comma *b*) dell'ordine di servizio n. 46-1917, si avverte che ai due aumenti successivi del 10 %, ivi menzionati, è sostituito un unico aumento del 20 %, da computare sulle tasse di porto, sui diritti fissi, sulle quote di correzione e tasse accessorie, fermo, restando, beninteso, l'aumento del 10 % per i trasporti a carro completo composti delle merci di cui ai punti 1°, 2° e 3° del comma anzidetto.

d) *Ferrovie Nord Milano.*

Nella tariffa delle dette ferrovie (edizione 1° luglio 1916 per uso esclusivo delle stazioni delle ferrovie dello Stato) sono da fare le modificazioni appresso indicate:

1) — È sospesa l'applicazione della tariffa speciale n. 106 P. V.

2) — Ai trasporti in servizio cumulativo con le ferrovie dello Stato, ai quali fossero applicabili le tariffe speciali n. 12 G. V. e n. 78 P. V., si applicheranno gli stessi prezzi e le stesse condizioni anche pel percorso sulle ferrovie Nord Milano, computando però le distanze separatamente.

3) — I prezzi minimi per vagone ed i pesi minimi delle tariffe speciali con vincolo di peso sono aumentati di un quarto, arrotondando, per i pesi minimi, alla mezza tonnellata in più le frazioni superiori a 250 kg. e trascurando quelle inferiori a 250 kg.

4) — Nelle condizioni generali è introdotto il seguente articolo:

« *Art.* 68-*bis* — *Soprattassa per tutti i trasporti a piccola velocità a carro completo percorrenti distanze non superiori a* 26 *km.* — Per i detti trasporti effettuati o tassati a carro completo, compresi quelli a tariffa militare, percorrenti distanze non superiori a 26 km., è dovuta la seguente soprattassa da computarsi sul pèso tassabile.

Chilometri di percorso	Ammontare soprattassa per tonnellata	Chilometri di percorso	Ammontare soprattassa per tonnellata
Sino a Km. 5 . . .	L. 0.44	Km. 16 . .	L. 0.22
Km. 6 . . .	» 0.42	» 17 . .	» 0.20
» 7 . . .	» 0.40	» 18 . .	» 0.18
» 8 . . .	» 0.38	» 19 . .	» 0.16
» 9 . . .	» 0.36	» 20 . .	» 0.14
» 10 . . .	» 0.34	» 21 . .	» 0.12
» 11 . . .	» 0.32	» 22 . .	» 0.10
» 12 . . .	» 0.30	» 23 . .	» 0.08
» 13 . . .	» 0.28	» 24 . .	» 0.06
» 14 . . .	» 0.26	» 25 . .	» 0.04
» 15 . . .	» 0.24	» 26 . .	» 0.02

Per i trasporti che non si tassano a peso (compresi quelli soggetti al prezzo minimo dell'art. 67) e che richiedono l'uso di uno o più carri, la soprattassa si computa in ragione di 10 tonnellate per carro.

Per le spedizioni in servizio cumulativo la misura della soprattassa è ridotta alla metà ».

Resta inteso che anche sull'ammontare della soprattassa in questione vanno computati gli aumenti di cui il comma *c*) dell'ordine di servizio n. 46-1917.

5) — Sono triplicate le tasse per i trasporti di esplosivi, anche a tariffa militare, con percorrenza fino a 26 km. sulle linee Nord Milano.

6) — Il primo periodo della condizione IX per l'applicazione delle tariffe speciali e locali è sostituito dai seguenti capoversi.

« I pesi minimi quali sono indicati nelle tariffe speciali e locali si riferiscono al carro della portata di 10 tonnellate; quindi se, in seguito a domanda dello speditore, vengono impiegati pel trasporto carri di portata maggiore, i detti pesi minimi si devono intendere aumentati di un decimo per ogni tonnellata di maggior portata.

Qualora invece l'amministrazione fornisse carri di portata inferiore a 10 tonnellate, i pesi minimi si intenderanno ridotti di tanti decimi quante sono le tonnellate di minor portata dei carri forniti, salvo che non sia diversamente disposto nelle singole tariffe.

L'aumento del peso minimo sarà pure applicabile nel caso che venga dalla ferrovia offerto un vagone di portata superiore a quella richiesta e lo speditore ne approfitti.

Se non sarà raggiunto il minimo di peso in relazione alla portata del vagone utilizzato, per le merci delle ultime tre classi, incomberà ciò nonostante alle parti l'obbligo delle operazioni di carico e scarico col relativo abbuono sul diritto fisso, qualora il peso tassabile della merce non sia inferiore al minimo stabilito per il carro da 10 tonnellate ».

7) — Anche pel transito di Novara saranno da applicare le

soprattasse stabilite per Milano la Librera, se trattasi di trasporti a piccola velocità, e quelle stabilite pel transito di Busto Arsizio, se trattasi di trasporti a grande velocità.

8) — Anche per le ferrovie Nord Milano le condizioni della categoria 10ª dell'allegato 1° alla tariffa sono sostituite da quelle al riguardo contenute nella 1ª appendice alle tariffe delle ferrovie dello Stato.

Allegato N. 1 all'ordine di servizio N. 55-1917.

Prezzi da riscuotersi per il percorso sulla ferrovia Cancello-Benevento pel trasporto dei viaggiatori e dei bagagli in base alle concessioni speciali ed al regolamento per i trasporti militari.

Da CANCELLO alle seguenti stazioni e viceversa	Chilometri	TARIFFA DIFFERENZIALE *B* (1)			TARIFFA speciale per operai in comitive (Conc. XI)	TARIFFA MILITARE						BAGAGLI a tariffa militare con bollo (2) — Base per tonnellata divisibile di 10 in 10 kg.
						soggetta al bollo (1)			esente da bollo			
		1ª classe	2ª classe	3ª classe	3ª classe	1ª classe	2ª classe	3ª classe	1ª classe	2ª classe	3ª classe	
San Felice a Cancello	6	0.60	0.40	0.30	0.25	0.25	0.20	0.15	0.25	0.20	0.15	2.00724
Santa Maria a Vico	9	0.85	0.60	0.40	0.35	0.40	0.30	0.20	0.35	0.25	0.20	3.01086
Cervino-Durazzano	11	1.05	0.75	0.50	0.40	0.45	0.35	0.25	0.45	0.30	0.25	3.67994
Arpaia-Airola	21	2.00	1.40	0.95	0.75	0.85	0.65	0.45	0.80	0.60	0.40	7.02534
Rotondi-Paolisi	24	2.25	1.60	1.05	0.85	1.00	0.70	0.50	0.95	0.70	0.50	8.02896
Cervinara	27	2.55	1.80	1.20	0.95	1.10	0.80	0.55	1.05	0.75	0.55	9.03258
San Martino V. C.	30	2.85	2.00	1.30	1.05	1.25	0.90	0.65	1.15	0.85	0.60	10.03620
Arpaise-Ceppaloni	36	3.40	2.35	1.55	1.25	1.45	1.05	0.75	1.40	1.00	0.70	12.04844
Apollosa-San Leucio	40	3.75	2.65	1.75	1.40	1.65	1.20	0.85	1.55	1.10	0.80	13.38160
Benevento Città	46	4.35	3.00	2.00	1.60	1.85	1.35	0 95	1.75	1.30	0.90	15.38884
Benevento Centrale	49	4.60	3.20	2.15	1.70	2.00	1.45	1.00	1.90	1.35	0.95	16.39246
Da BENEVENTO CENTRALE alle seguenti stazioni e viceversa												
Apollosa-San Leucio	9	0.85	0.60	0.40	0.35	0.40	0.30	0.20	0.35	0.25	0.20	3.01086
Arpaise-Ceppaloni	14	1.35	0.95	0.65	0.50	0.60	0.45	0.30	0.55	0.40	0.30	4.68356
San Martino V. C.	19	1.80	1.25	0.85	0.70	0.80	0.55	0.35	0.75	0.55	0.40	6.35626
Cervinara	23	2.20	1.50	1.00	0.80	0.95	0.70	0.45	0.90	0.65	0.45	7.69442
Rotondi-Paolisi	25	2.35	1.65	1.10	0.90	1.05	0.75	0.50	0.95	0.70	0.50	8.36350
Arpaia-Airola	28	2.65	1.85	1.25	1.00	1.15	0.85	0.60	1.10	0.80	0.55	9.36712
Cervino-Durazzano	38	3.60	2.50	1.65	1.35	1.55	1.10	0.80	1.45	1.05	0.75	12.71252
Santa Maria a Vico	40	3.75	2.65	1.75	1.40	1.65	1.20	0.85	1.55	1.10	0.80	13.38160
San Felice a Cancello	43	4.05	2.80	1.85	1.50	1.75	1.25	0.90	1.65	1.20	0.85	14.38522

(1) Tassa minima per ogni biglietto (ind. o collett.). { in base alla tariffa differenziale B. . . . L. 0.65 per la 1ª e 2ª classe e L. 0.60 per la 3ª classe.
{ in base al Regolamento per trasporti militari (*Conc. B*) . . » 0.75 » » 0.70 »

(2) Tassa minima per spedizione di bagaglio . . . . » 0.75.

Allegato N. **2** *all'ordine di servizio N. 55-1917.*

Prezzi da riscuotersi per il percorso della linea Nardò Centrale-Tricase-Maglie della Società anonima delle Ferrovie Salentine pel trasporto dei viaggiatori e dei bagagli in base alle concessioni speciali ed al regolamento pel trasporti militari.

STAZIONI	FERROVIA alla quale appartengono	TRANSITI punti di allacciamento con la rete dello Stato	Distanze dai transiti Km.	TARIFFA MILITARE pei trasporti soggetti a tasse di bollo 1ª classe	2ª classe	3ª classe	TARIFFA MILITARE pei trasporti esenti da tasse di bollo 1ª classe	2ª classe	3ª classe	BAGAGLI Base per tonnellata divisibile di 10 in 10 chilog. pei trasporti soggetti a tassa di bollo	pei trasporti esenti da tassa di bollo
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Alessano C.	Nardò-Tricase-Maglie	Maglie	32	1.70	1.20	0.80	1.70	1.20	0.80	11.392	11.072
		Nardò Centrale. .	55	2.90	2.05	1.35	2.85	2.00	1.35	19.589	19.030
Andrano C.	Id.	Maglie	20	1.10	0.75	0.55	1.05	0.75	0.55	7.120	6.920
		Nardò Centrale. .	67	3.60	2.50	1.60	3.45	2.40	1.60	23.852	23.182
Casarano	Id.	Maglie	63	3.35	2.35	1.55	3.30	2.25	1.55	22.428	21.798
		Nardò Centrale. .	24	1.35	0.90	0.60	1.25	0.90	0.60	8.544	8.304
Gagliano L.	Id.	Maglie	37	2.00	1.40	0.95	1.90	1.35	0.90	13.172	12.802
		Nardò Centrale. .	49	2.65	1.85	1.20	2.55	1.75	1.20	17.344	16.954
Galatone C. . . .	Id.	Maglie	83	4.35	3.05	2.05	4.30	2.90	2.00	29.548	28.718
		Nardò Centrale. .	3	0.25	0.15	0.10	0.25	0.15	0.10	1.068	1.038
Matino	Id.	Maglie	67	3.60	2.50	1.60	3.45	2.40	1.60	23.235	23.182
		Nardò Centrale. .	20	1.10	0.75	0.55	1.05	0.75	0.55	7.120	6.920
Miggiano M. S. . .	Id.	Maglie	22	1.20	0.80	0.55	1.20	0.80	0.55	7.832	7.612
		Nardò Centrale. .	65	3.45	2.[illegible]0	1.60	3.35	2.35	1.55	23.140	22.490
Morciano B. C. G.	Id.	Maglie	40	2.15	1.46	1.05	2.05	1.45	0.95	14.240	13.840
		Nardò Centrale. .	47	2.50	1.75	1.20	2.40	1.70	1.10	16.732	16.222
Muro L.	Id.	Maglie	5	0.30	0.25	0.15	0.30	0.25	0.15	1.780	1.730
		Nardò Centrale. .	82	4.30	3.00	2.00	4.25	2.90	2.00	29.192	28.372
Parabita	Id.	Maglie	69	3.65	2.55	1.70	3.60	2.50	1.60	24.564	23.874
		Nardò Centrale. .	18	0.95	0.70	0.45	0.95	0.70	0.45	6.408	6.228

Segue *Allegato N.* 2 *all'ordine di servizio N. 55-1917.*

STAZIONI	FERROVIA alla quale appartengono	TRANSITI punti di allacciamento con la rete dello Stato	Distanze dai transiti Km.	TARIFFA MILITARE pei trasporti soggetti a tasse di bollo 1ª classe	2ª classe	3ª classe	per trasporti esenti da tasse di bollo 1° classe	2ª classe	3ª classe	BAGAGLI Base per tonnellata divisibile di 10 in 10 chilog. pei trasporti soggetti a tassa di bollo	pei trasporti esenti a tassa di bollo
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Poggiardo	Nardò-Tricase-Maglie	Maglie	11	0.60	0.45	0.30	0.60	0.45	0.30	3.916	3.806
		Nardò Centrale .	76	4.00	2.80	1.85	3.95	2.70	1.85	27.056	26.296
Presicce A. . . .	Id.	Maglie	48	2.55	1.75	1.20	2.50	1.75	1.20	17.088	16.608
		Nardò Centrale. .	39	2.15	1.45	0.95	2.05	1.40	0.95	13.784	13.404
Salve R.	Id.	Maglie	42	2.25	1.55	1.05	2.20	1.55	1.05	14.952	14.532
		Nardò Centrale. .	45	2.40	1.70	1.10	2.35	1.60	1.10	16.020	15.570
Samarica	Id.	Maglie	7	0.45	0.30	0.25	0.40	0.30	0.25	2.492	2.422
		Nardò Centrale. .	80	4.25	2.90	2.00	4.10	2.85	2.00	28.480	27.680
Secli N. A.	Id.	Maglie	78	4.15	2.85	1.90	4.00	2.80	1.85	27.768	26.988
		Nardò Centrale. .	8	0.45	0.30	0.25	0.45	0.30	0.25	2.848	2.768
Spongano	Id.	Maglie	15	0.80	0.60	0.40	0.80	0.60	0.40	5.340	5.190
		Nardò Centrale. .	71	3.70	2.65	1.75	3.65	2.55	1.70	25.276	24.566
Tiggiano	Id.	Maglie	30	1.60	1.10	0.75	1.55	1.10	0.75	10.680	10.380
		Nardò Centrale. .	56	3.00	2.05	1.40	2.90	2.00	1.35	19.936	19.376
Tricase	Id.	Maglie	27	1.45	1.05	0.70	1.40	0.95	0.70	9.612	9.342
		Nardò Centrale. .	60	3.20	2.20	1.45	3.05	2.15	1.45	21.360	20.760
Tuglie	Id.	Maglie	72	3.80	2.65	1.75	3.70	2.55	1.70	25.632	24.912
		Nardò Centrale. .	15	0.80	0.60	0.40	0.80	0.60	0.40	5.340	5.190
Ugento T.	Id.	Maglie	55	2.90	2.05	1.35	2.85	2.00	1.35	19.580	19.030
		Nardò Centrale. .	32	1.70	1.20	0.80	1.70	1.20	0.80	11.392	11.072

Tassa minima per spedizione pei bagagli:
L. 0.85 pei trasporti militari soggetti a tassa di bollo.
L. 0.80 pei trasporti militari esenti da tassa di bollo.

Allegato N. 3 all'ordine di servizio N. 55-1917.

Importo dei supplementi da riscuotersi per i biglietti di corsa semplice a percorso facoltativo e per la registrazione diretta dei bagagli, per le destinazioni della linea Lecce-Francavilla Fontana e diramazione Novoli-Nardò Centrale.

STAZIONI	TRANSITI	Distanze	Biglietti in base alle tariffe										Bagagli per ogni 10 kg.
			generale e differenziale *A*			differenziale *B* e *C*			militare con e senza bollo			ridotta dal 50 al 75 %	
		Km.	1ª classe	2ª classe	3ª classe	1ª classe	2ª classe	3ª classe	1ª classe	2ª classe	3ª classe	3ª classe	(1)
Avetrana	Francavilla .	23	1:30	0.90	0.60	0.90	0.65	0.45	0.40	0.30	0.20	0.35	0.06
	Lecce	40	2.20	1.85	1.00	1.60	1.10	0.70	0.70	0.45	0.35	0.60	0.09
	Nardò Centrale	54	2.95	2.05	1.35	2.15	1.45	0.95	0.90	0.65	0.45	0.75	0.13
Campi S.	Francavilla .	48	2.65	1.85	1.20	1.90	1.30	0.85	0.60	0.55	0.40	0.70	0.12
	Lecce	15	0.85	0.60	0.40	0.60	0.45	0.30	0.25	0.20	0.15	0.25	0.04
	Nardò Centrale	29	1.60	1.15	0.75	1.15	0.80	0.55	0.50	0.35	0.25	0.45	0.07
Carmiano	Francavilla .	55	3.00	2.10	1.35	2.20	1.50	1.00	0.90	0.65	0.45	0.80	0.13
	Lecce	15	0.85	0.60	0.40	0.60	0.45	0.30	0.25	0.20	0.15	0.25	0.04
	Nardò Centrale	22	1.20	0.85	0.55	0.90	0.65	0.40	0.40	0.25	0.20	0.35	0.06
Copertino	Francavilla .	64	3.50	2.45	1.60	2.50	1.75	1.15	1.05	0.75	0.50	0.90	0.16
	Lecce	24	1.35	0.95	0.60	0.95	0.70	0.45	0.45	0.30	0.20	0.35	0.06
	Nardò Centrale	13	0.75	0.50	0.35	0.55	0.40	0.25	0.25	0.20	0.15	0.20	0.04
Erchie	Francavilla .	24	1.35	0.95	0.60	0.95	0.70	0.45	0.45	0.30	0.20	0.35	0.06
	Lecce	38	2.10	1.45	0.95	1.50	1.05	0.70	0.65	0.45	0.30	0.55	0.09
	Nardò Centrale	53	2.90	2.05	1.35	2.10	1.45	0.95	0.90	0.65	0.45	0.75	0.13
Guagnano	Francavilla .	42	2.30	1.60	1.05	1.65	1.15	0.75	0.70	0.50	0.35	0.65	0.10
	Lecce	21	1.15	0.85	0.55	0.85	0.60	0.40	0.40	0.25	0.20	0.35	0.06
	Nardò Centrale	35	1.90	1.35	0.90	1.40	0.95	0.65	0.60	0.45	0.30	0.50	0.09
Manduria	Francavilla .	15	0.85	0.60	0.40	0.60	0.45	0.30	0.25	0.20	0.15	0.25	0.04
	Lecce	47	2.55	1.80	1.15	1.85	1.30	0.85	0.80	9.55	0.40	0.70	0.12
	Nardò Centrale	62	3.40	2.40	1.55	2.45	1.70	1.10	1.05	0.70	0.50	0.85	0.15

Segue *Allegato N.* **8** *all'ordine di servizio N. 55-1917.*

STAZIONI	TRANSITI	Distanze Km.	Biglietti in base alle tariffe: generale e differenziale *A* 1ª classe	2ª classe	3ª classe	differenziale *B* e *C* 1ª classe	2ª classe	3ª classe	militare con e senza bollo 1ª classe	2ª classe	3ª classe	ridotta dal 50 al 75 % 3ª classe	Bagagli per ogni 10 kg. (1)
Monteroni di Lecce.	Francavilla	59	3.20	2.25	1.45	2.35	1.60	1.05	1.00	0.70	0.45	0.85	0.14
	Lecce	19	1.05	0.75	0.50	0.75	0.55	0.35	0.35	0.25	0.20	0.30	0.05
	Nardò Centrale	18	1.00	0.70	0.45	0.75	0.50	0.35	0.30	0.25	0.15	0.30	0.05
Nardò Centrale	Francavilla	74	4.05	2.85	1.80	2.95	2.00	1.30	1.75	0.85	0.60	1.00	0.18
	Lecce	34	1.85	1.35	0.85	1.35	0.95	0.60	0.60	0.40	0.30	0.50	0.08
	Nardò Centrale	3	0.20	0.15	0.10	0.15	0.10	0.10	0.10	0.05	0.05	0.05	0.02
Novoli	Francavilla	51	2.80	1.95	1.30	2.05	1.40	0.90	0.85	0.60	0.40	0.75	0.12
	Lecce	11	0.65	0.45	0.30	0.45	0.35	0.25	0.20	0.15	0.10	0.20	0.03
	Nardò Centrale	26	1.45	1.00	0.70	1.05	0.70	0.45	0.45	0.30	0.25	0.40	0.07
S. Pancrazio	Francavilla	32	1.75	1.25	0.80	1.30	0.90	0.60	0.55	0.40	0.25	0.45	0.08
	Lecce	30	1.65	1.15	0.75	1.20	0.85	0.55	0.50	0.35	0.25	0.45	0.08
	Nardò Centrale	45	2.45	1.75	1.15	1.80	1.20	0.80	0.75	0.55	0.35	0.65	0.11
Salice	Francavilla	44	2.40	1.70	1.10	1.75	1.20	0.80	0.75	0.50	0.35	0.65	0.10
	Lecce	19	1.05	0.75	0.50	0.75	0.55	0.35	0.35	0.25	0.20	0.30	0.05
	Nardò Centrale	33	1.60	1.30	0.85	1.30	0.90	0.60	0.55	0.40	0.25	0.50	0.08
Sava	Francavilla	11	0.65	0.45	0.30	0.45	0.35	0.25	0.20	0.15	0.10	0.20	0.03
	Lecce	52	2.85	2.00	1.30	2.05	1.40	0.90	0.90	0.60	0.40	0.75	0.12
	Nardò Centrale	67	3.65	2.55	1.65	2.65	1.80	1.20	1.15	0.85	0.50	0.90	0.16
Lecce	Francavilla	62	3.40	2.40	1.55	2.45	1.70	1.10	1.05	0.70	0.50	0.85	0.15
	Nardò Centrale	37	2.05	1.45	0.90	1.50	1.00	0.70	0.65	0.45	0.30	0.55	0.09
Nardò Centrale	Francavilla	77	4.20	2.95	1.90	3.05	2.10	1.35	1.30	0.90	0.60	1.05	0.19

(1) Supplemento minimo centesimi cinque con arrotondamento di cinque in cinque centesimi per le quote superiori.

Allegato N. 4 all'ordine di servizio N. 55-1917.

Quote di correzione da applicare ai trasporti in servizio cumulativo con la ferrovia Cancello-Benevento in aumento alle tariffe delle ferrovie dello Stato.

Grande velocità:

Merci:

Per tonnellata divisibile di 10 in 10 kg.	L.	1.40
Minimo per spedizione	»	0.25

Veicoli:

Per spedizione	»	2.15

Piccola velocità accelerata:

Merci e bestiame a carro completo:

Per carro	»	2.50

Bestiame a capo:

di 1ª, 2ª e 3ª classe – per capo	»	1.10
di 4ª e 5ª » »	»	0.90

Piccola velocità ordinaria:

Merci:

Per tonnellata divisibile di 10 in 10 kg. e pel peso minimo tassabile della spedizione	»	0.30
Minimo per spedizione	»	0.20

Veicoli:

Per spedizione	»	1.55

Allegato N. 5 all'ordine di servizio N. 55-1917.

Quote di correzione da applicare ai trasporti in servizio cumulativo con le linee Nardò-Tricase-Maglie e Lecce-Francavilla Fontana con diramazione Novoli-Nardò Centrale in aumento alle tariffe delle ferrovie dello Stato.

Grande velocità:

Per tonnellata divisibile di 10 in 10 kg.	L.	7.20
Minimo per spedizione	»	0.50

Piccola velocità accelerata:

Merci:

Per tonnellata divisibile di 10 in 10 kg. e pel peso minimo tassabile della spedizione	»	2.00
Minimo per vagone	»	8.50
Per i trasporti a carro completo di grano, granturco, farine e semolini, anche se di provenienza estera. Per tonnellata	»	1.25
Minimo per vagone	»	4.00
Per i trasporti a carro completo di castagne, legumi, pane, paste da vermicellaio, patate, carbon fossile, legna da ardere, ligniti. Per tonnellata	»	1.50
Minimo per vagone	»	5.00

Bestiame:

Per ogni capo	di 1ª, 2ª e 3ª classe	»	0.90
	di 4ª classe	»	0.45
	di 5ª classe	»	0.30
Minimo per spedizione		»	5.00

Piccola velocità ordinaria:

Merci a collettame:

Per tonnellata divisibile di 10 in 10 kg.	»	2.40
Minimo per spedizione	»	0.50

Merci a carro completo:

Per tonnellata divisibile di 10 in 10 kg. e pel peso minimo tassabile della spedizione	»	1.30
Minimo per vagone	»	8.50
Per i trasporti a carro completo di grano, granturco, farine e semolini, anche se di provenienza estera. Per tonnellata	»	0.70
Minimo per vagone	»	4.50
Per i trasporti a carro completo di castagne, legumi, pane, paste da vermicellaio, patate, carbon fossile, legna da ardere, ligniti. Per tonnellata	»	1.00
Minimo per vagone	»	5.00

Avvertenza.

Ai cavalli spediti a grande velocità deve essere applicata la quota di correzione stabilita pel bestiame a piccola velocità accelerata.

Istruzione N. 2. (R. e L.)

Stufe e franklin di cotto considerati materiale fisso.

Le stufe ed i franklin di cotto in opera nei fabbricati di proprietà dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato saranno considerati d'ora in avanti come materiale *fisso* di pertinenza dei fabbricati in consegna al Servizio Lavori.

Continueranno invece ad essere considerati materiali di esercizio, da inscriversi negli inventari degli Uffici che li hanno in consegna, le stufe ed i franklin di cotto in opera nei locali di proprietà privata in affittanza dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato.

Tali caloriferi verranno scaricati dagli inventari soltanto alla cessazione dei singoli affitti ed al loro reimpiego in locali di proprietà dell'Amministrazione suddetta.

Le nuove forniture di stufe e di franklin pei fabbricati di proprietà dell'Amministrazione dovranno essere richieste al Servizio Lavori (e per esso alla Divisione Lavori di giurisdizione) che provvederà a tutte le pratiche occorrenti per ottenere l'approvazione, in conto patrimoniale « Lavori in conto patrimoniale ed acquisto di stabili », della spesa necessaria per procedere alla relativa provvista ed alla posa in opera nelle località che dai Servizi od Uffici interessati saranno indicate.

Per scaricare dagli inventari del materiale di esercizio le stufe ed i franklin di cotto attualmente in opera nei fabbricati dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, e che a termini dell'Istruzione n. 8/R. L. (Bollettino ufficiale n. 47, novembre 1912) debbono trovarsi caricati nei prescritti inventari *unici* gestiti dalle Sezioni Lavori, si seguiranno le seguenti modalità:

1°) Le Sezioni Lavori chiuderanno gl'inventari *unici* di cui sopra e comunicheranno il saldo contabile risultante agli Uffici di Ragioneria di competenza per ottenerne la conferma.

Ottenuta questa, emetteranno per ogni inventario *unico* la

distinta mod. R. 133 di scarico complessivamente a valore per ogni saldo contabile confermato dall'Ufficio di Ragioneria, estinguendo contemporaneamente tanto il libro mod. R. 127 quanto il corrispondente conto R. 128-bis.

Detti mod. R. 133, sui quali dovrà essere indicato che sono state eseguite le operazioni di cui sopra, saranno poscia inviati agli Uffici di Ragioneria suddetti.

2°) Gli Uffici di Ragioneria in base ai mod. R. 133 provvederanno alla loro volta alla estinzione tanto degli inventari originali, quanto dei corrispondenti conti a valore, indi effettueranno la prescritta regolarizzazione contabile mediante mandato d'ordine col solo interessamento dei conti patrimoniali fuori bilancio 1-e) (materiale di esercizio) e 24.

L'Istruzione n. 8/1912 (R. e L.) resta abrogata.

Il Direttore generale
R. DE CORNÈ.

SENTENZE

Trasporto di cose - Stato di guerra - Clausola del rischio e pericolo - Provvedimenti che la prescrivono - Costituzionalità ed effetti.

Non può dubitarsi della costituzionalità del R. D. 15 aprile 1915, n. 672 e degli altri provvedimenti d'eccezione emanati, per i trasporti ferroviari, in occasione della mobilitazione e della guerra.

I suddetti provvedimenti eccezionali modificano le norme ordinarie che regolano i trasporti ferroviari nel senso che la ferrovia non risponde in nessun caso della perdita e dell'avaria delle merci consegnatele per il trasporto, neanche nella ipotesi di dolo o colpa dei suoi agenti. (1)

TRIBUNALE DI LODI. — Sentenza 7-16 marzo 1917 (*est.* Castelli) — Franzosini Alfredo contro Ferrovie di Stato.

DIRITTO.

È necessario anzitutto esaminare quali siano le norme ferroviarie eccezionali, emanate in contemplazione della guerra, quale efficacia esse possono avere data la costituzione dello Stato Italiano, e come abbiano le norme stesse modificato il diritto ferroviario comune per il caso di perdita delle merci consegnate per il trasporto.

La legge 30 giugno 1906, n. 272 sulla costruzione e sull'esercizio delle strade ferrate stabilisce (articolo 25) che durante la mobilitazione e in tempo di guerra il Comando supremo dell'Esercito ha diritto di prescrivere che siano posti a sua disposizione

(1) V. Tribunale Genova nel Boll. 1917–IV–117 con nota.

tutti i mezzi che giudichi necessari per l'esecuzione di trasporti militari, di ordinare che questi siano eseguiti in conformità delle disposizioni date, di stabilire *norme da osservarsi nel servizio ferroviario* e di limitare e sopprimere il servizio per il pubblico, secondo le esigenze dei trasporti occorrenti nell'interesse militare.

Aggiunge che *la responsabilità* dell'esercente la ferrovia, durante la mobilitazione e la guerra, non ha altra limitazione tranne quella derivante dall'uso di quella facoltà da parte dell'Autorità militare.

Il R. decreto 15 aprile 1915, n. 505 approvante il regolamento pei grandi trasporti militari, nel confermare gli stessi poteri al Comando supremo dell'Esercito, prescrive che, le norme da questo emanate pel servizio ferroviario dovranno essere osservate dal pubblico e dalle Autorità di ogni specie (parag. 8).

Costituisce poi la direzione dei trasporti militari pel caso di mobilitazione e guerra, ponendola alla dipendenza della Intendenza generale dell'Esercito (paragr. 10, 11, 24), e dispone che le ferrovie *aderiscano prontamente e con tutti i mezzi di cui dispongono* alla richiesta della direzione dei trasporti (paragr. 12), che la stessa direzione determina in quale misura *in tutta l'estensione del Regno,* si possano lasciare treni a disposizione del pubblico (paragr. 14), e può richiedere *che tutti i treni dell'orario ordinario* siano utilizzati per uso militare, e sia posto al servizio dell'Esercito, *tutto il materiale delle linee* sulle quali non è in vigore l'orario militare, compreso il materiale delle Società minori (paragr. 15).

Segue il citato R. decreto 15 aprile 1915, n. 672, il quale, premesso che, in caso di mobilitazione e guerra, è necessario porre in grado le ferrovie di portare tutta la loro efficacia alla buona riuscita dei trasporti militari ed è conveniente, *per l'unità di indirizzo,* che le stesse Autorità incaricate di dettare le norme dei trasporti militari abbiano a giudicare della necessità di dover derogare alle norme ordinarie del trasporto ferroviario — dispone:

Art. 1° — « Il Comando supremo dell'Esercito . . . . *a deroga di qualsiasi precedente legge-regolamento o consuetudine è autorizzato* . . . .

b) — a sospendere le disposizioni di tariffa *e le condizioni dei trasporti che si giudicassero incompatibili colle esigenze mili-*

tari o contradditorie a norme emanate o emanande dall'Autorità militare . . . . .

g) a sospendere o limitare tutti i trasporti di merce, bagagli, bestiame, veicoli, feretri, pel pubblico *e ad accettarli soltanto a tutto richio e pericolo del mittente;*

h) — a variare i termini di resa . . . .

Art. 2° — « Il presente decreto, che andrà in vigore *dal giorno della pubblicazione,* sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Valendosi di questa facoltà, la Direzione dei Trasporti dell'Esercito disponeva (e le ferrovie rendevano di pubblica ragione con manifesto 29 maggio 1914) che sino a contraria disposizione i trasporti pel pubblico a G. V. — P. V. A. e P. V. venissero accettati subordinatamente alle esigenze militari ed ai mezzi di trasporto disponibili *ed in ogni caso* a tutto rischio e pericolo degli speditori e che, *fermo quanto sopra,* i termini di resa fossero aumentati in certa misura (vedasi l'ordine generale di servizio n. 5 pubblicato nel Bollettino ufficiale delle ferrovie).

Succesivamente con ordini di servizio n. 267 e 301 pubblicati nel Bollettino stesso alle date 30 settembre e 11 novembre 1915 (ai quali corrispondono i manifesti al pubblico del 28 settembre ed 8 novembre 1915) le ferrovie, sempre secondo le istruzioni del Comando dello Esercito, limitarono queste clausole, circa il rischio ed il pericolo del trasporto, e circa i termini di resa, alle spedizioni *interessanti in partenza, in arrivo o in transito, stazioni situate su territori dichiarati in stato di guerra,* restando in vigore per le altre spedizioni le condizioni normali di tariffa, con un aumento però meno sensibile del precedente, dei termini di resa.

Infine, merita rilievo il R. decreto 20 maggio 1915, col quale la tutela delle ferrovie veniva affidata all'Autorità militare ed è importantissima la legge 22 giugno 1915, n. 671 che conferiva al Governo del Re pel caso di guerrra e durante la stessa, la facoltà *di emanare disposizioni aventi valore di legge,* per quanto sia richiesto dalla difesa dello Stato, dalla tutela dell'ordine pubblico e da urgenti e straordinari bisogni dell'economia nazionale.

Ora, considerate tutte questi leggi, regolamenti, ed istruzioni sotto l'aspetto costituzionale nessuna irregolarità si rileva.

È comunque insegnamento che il Sindacato dell'Autorità giudiziaria intorno alla costituzionalità di una legge deve limitarsi alla forma di questa, non può essere esteso al contenuto, ammettendosi che anche lo Statuto del Regno possa essere modificato dal potere legislativo, senza necessità di ricorrere alla costituzione. È poi pratica costante del nostro reggimento politico che il potere legislativo deleghi al Governo del Re le sue funzioni o in senso generale per un periodo determinato di tempo, o in riguardo soltanto ad una materia singola da regolare.

Così nulla può il Tribunale osservare sulla legge 30 giugno 1906 che concedeva al Comando supremo dell'Esercito, in caso di mobilitazione e in tempo di guerra, la facoltà di disporre interamente delle ferrovie, e di dettare le norme regolanti il servizio ferroviario, con la conseguente limitazione di responsabilità per l'Amministrazione; nè sulla legge 22 maggio 1913 che affidava pieni poteri al Governo per la durata della guerra.

Invece, per quanto riflette i regolamenti generali e locali e gli atti amministrativi, il controllo di legittimità è concesso in modo pieno all'Autorità giudiziaria (art. 5 legge sul contenzioso amministrativo 20 marzo 1865).

Ed esaminando anzitutto il R. decreto 15 aprile 1915, n. 505, si osserva come esso non sia che la conferma, l'esplicazione e la attuazione di quanto già disponeva la legge 30 giugno 1906; è questa ultima che ha voluto porre le ferrovie, in caso di guerra, agli ordini dell'Autorità militare, ed il Governo attuando la volontà del potere legislativo, non ha fatto che adempiere il mandato conferitogli dalla costituzione (art. 6 delo Statuto). Lo stesso dicasi del R. decreto 15 aprile 1915, n. 672, col quale venivano precisati l'oggetto ed i limiti della legge ferroviaria eccezionale.

Esso non fa alcuna suddelegazione dei poteri regolamentari, perchè la facoltà di stabilire norme per il servizio ferroviario è stata conferita al Comando supremo dell'Esercito dalla stessa legge 30 giugno 1906, e la Direzione dei trasporti militari, come s'è visto, non è altro che un ufficio speciale costituito presso quel Comando. Lo stabilire norme pel servizio ferroviario non costituisce poi nè atto di legislazione, nè formazione di regolamento di Stato, una volta che le ferrovie non sono più a disposizione del pubblico, bensì di uno speciale organismo quale è l'Esercito che

dispone di un mezzo di trasporto è il solo competente per necessità di cose a stabilire se e come di tale mezzo altri può usufruire.

In questo senso il R. decreto n. 672 premette che è necessario, per l'unità di indirizzo, che sia una sola l'Autorità disponente pei trasporti militari e per quelli pubblici, essendo assurdo ed inattendibile un sistema diverso. Dunque il R. decreto medesimo era perfettamente legittimo anche senza la ratifica del Parlamento, pur riservata nell'art. 2.

Senonchè la legge 22 maggio 1915 che conferiva i pieni poteri al Governo ha ratificato il decreto stesso, pel caso fosse stato sotto qualche aspetto incostituzionale.

Infatti, come si è visto, il R. decreto n. 672 doveva andare in vigore nel giorno della sua pubblicazione: la pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale* avvenne soltanto il 24 maggio quando già vigeva la legge dei pieni poteri, la quale era stata pubblicata il precedente giorno 22 maggio, e doveva essapure avere effetto dal giorno di tale formalità.

Quindi allorchè il Governo attuava le norme eccezionali ferroviarie egli era investito dei poteri per far ciò, essendo senza dubbio attinente alla difesa dello Stato ed alla tutela dell'ordine pubblico l'uso di questo grande mezzo di trasporto.

Da questo punto di vista, l'essere cioè le norme eccezionali in parola esplicazione dei poteri legislativi delegati al Governo, il Sindacato dell'Autorità giudiziaria sarebbe anzi vietato, spettando soltanto al potere delegante (il Parlamento) di controllare l'uso fatto della delegazione.

Quanto alle disposizioni che in fatto vennero emanate dal Comando dell'Esercito, e per suo incarico dall'Amministrazione ferroviaria, relativamente al servizio per il pubblico, esse sono manifestamente contenute nei limiti designati dal R. decreto 15 aprile 1915, n. 672 e proporzionate alle esigenze della guerra. Esse furono anzi rese più agevoli pel pubblico, trascorso il periodo della mobilitazione, e della radunata dell'Esercito.

Constatata così la perfetta costituzionalità di tutte le norme d'eccezione pel servizio ferroviario, importa indagare il contenuto per quanto riflette la responsabilità dell'Amministrazione delle ferrovie nel trasporto delle merci.

Il concetto che domina tutte le disposizioni ricordate è questo

in caso di mobilitazione e durante la guerra *le ferrovie cessano di essere l'ordinario mezzo di comunicazione e di scambio* per diventare uno strumento di guerra: i trasporti a vantaggio del pubblico vengono eseguiti ancora *se e come è possibile.*

A chi non appaia manifesto questo spirito delle norme eccezionali, basti ricordare le disposizioni per le quali il Comando dell'Esercito determina in quale misura, per tutta l'estensione del Regno, si possano lasciar treni a disposizione del pubblico e può richiedere che tutto il materiale delle linee non adibite ai trasporti militari sia posto al servizio dell'Esercito.

Ed è giusto che così sia; in una guerra che impegna l'esistenza stessa dello Stato Nazionale, ogni altro interesse deve cedere di fronte a quello supremo della difesa dello Stato medesimo, dal quale ripetono sicurezza ed esistenza tutte le altre pubbliche e private istituzioni. Sarebbe poi assurdo voler la guerra, e non i mezzi necessari ad attuarla e condurla a buon fine: i sacrifici ed i rischi sono connaturali ad ogni impresa umana, il benessere e la sicurezza del momento sono il prezzo della rinunzia.

Dato questo concetto fondamentale, si intendono le restrizioni imposte al servizio del pubblico, ed in particolare quella sulla sospensione dei trasporti di merce, la accettazione a rischio e pericolo del mittente, la proroga dei termini di resa, la deroga alle tariffe e condizioni normali di trasporto. Si intende pure che la responsabilità della ferrovia di fronte ai privati non può sussistere; responsabilità presuppone imputabiltà e questa libertà di agire. Ora quale libertà può mai avere l'Amministrazione ferroviaria di disporre il servizio nel modo più conveniente ad evitare danni al pubblico, quando essa deve stare agli ordini del Comando militare, e provvedere in primo luogo ai trasporti innumerevoli di truppe, vettovaglie, armi e munizioni, feriti e malati, prigionieri, profughi, trasporti che interessano qualunque punto della rete? Quanto personale e materiale ferroviario devono essere pronti ad ogni richiesta dell'Autorità militare?

Si obbietterà che in queste condizioni non si devono assumere i trasporti pel pubblico e che, in quanto si assumono, si contrae l'obbligo di adempierli secondo le norme generali del diritto privato. Posto al bivio di interdire assolutamente al pubblico l'uso delle ferrovie o di permetterlo entro certi limiti, ma senza respon-

sabilità dell'Amministrazione, il Governo ha scelto questa seconda via, come la meno dannosa al pubblico. Irresponsabilità della Amministrazione non significa poi, come si teme, anarchia nei trasporti ferroviari, danni incommensurabili alla economia privata e pubblica.

L'Amministrazione delle ferrovie dello Stato è una persona giuridica pubblica, avente per fine non l'interesse proprio, ma il bene di tutti. Essa come non può per suo istituto commettere delitti, così è tenuta, anche senza un vincolo giuridico privato, allo adempimento esatto dei suoi doveri: l'etica ed il diritto pubblico ve lo costringono, nè mancano sanzioni all'uopo, anche in difetto di quelle contrattuali. Del resto che cosa altro significa, se non squisito senso di questo pubblico dovere la spontanea limitazione, di irresponsabilità che la ferrovia, autorizzata dal Comando militare, ha imposto a se stessa coi manifesti al pubblico del 28 settembre, dell'8 novembre 1915?

Si consideri poi anche il motivo politico-economico di questa esenzione da responsabilità: la guerra doveva necessariamente portare, col disservizio ferroviario pel pubblico, anche un notevolissimo aumento di perdite ed avarie delle merci; se questo danno eccezionale avesse dovuto gravare per intero sulla Amministrazione, l'economia sua sarebbe stata scossa ed in un momento in cui premeva invece assicurarne tutta l'efficenza; laddove, ripartito sui privati speditori, il danno stesso produce conseguenze politicamente meno pericolose.

Considerando in modo particolare il trasporto delle merci, troviamo statuito che i trasporti sono accettati subordinatamente alle esigenze militari ed ai mezzi disponibili ed in ogni caso a tutto rischio e pericolo degli speditori. Si noti l'espresione amplissima «*a tutto rischio e pericolo*» e si noti il nesso logico di questa clausola colla precedente che limita l'obbligo delle ferrovie di eseguire i trasporti di merce, nesso chiaramente detto colle parole «*in ogni modo*».

Non vi dovrebbe essere dubbio che il significato dell'intera norma è quello che il servizio si fa *se e come si può,* che se anche le ragioni militari permettono di eseguire il trasporto della merce, questa contrariamente alle regole ordinarie, viaggia a rischio del mittente e la ferrovia non da nessuna garanzia al riguardo. Ma

se in ossequio agli insegnamenti della ermeneutica (art. 3 dispos. prelim. Codice civ.), si vuole risalire al concetto di quella disposizione le cose dette comprovano che si è voluto sancire la irresponsabilità assoluta, contro la quale non sono ammissibili prove di sorta dell'Amministrazione ferroviaria

L'importanza del servizio di guerra, cui la ferrovia attende, è tale; esso è così continuo ed esteso, che ne è praticamente possibile determinare, in caso di sinistro, fin dove nel produrlo possa essere giunta l'azione di queste condizioni anormali e dove abbia cominciato l'effetto della colpa dell'Amministrazione. È così vero questo concetto, è così sentita l'impossibilità pratica di questa distinzione, che anche coloro i quali sostengono doversi, o dal privato in senso negativo o dalla ferrovia in senso positivo, provare il nesso di causalità fra lo stato di guerra ed il danno avvenuto, non sanno indicare un criterio direttivo e finiscono per ammettere negli effetti la completa irresponsabilità della ferrovia (se esigono la prova dal privato) o la responsabilità ordinaria di quella (se mettono la prova a carico del vettore).

Parrebbe criterio pratico quello che, nella sua lodevole correntezza, l'Amministrazione ferroviaria ammette, *dell'irresponsabilità fino al dolo provato degli agenti ferroviari.* Ma a rigore di logica giuridica anche questo criterio deve essere escluso perchè, non essendo concepibile come si è detto, il dolo dell'Amministrazione, anche i furti commessi dal personale dipendente, di qualsiasi grado, si risolvono in una colpa dell'Amministrazione stessa; colpa nella scelta e colpa nella sorveglianza.

Ora anche questa forma di responsabilità non può reggere di fronte alle circostanze eccezionali in cui versano le ferrovie, poichè nè la scelta, nè la sorveglianza sugli agenti può più essere esercitata colla diligenza necessaria, quando si devono colmare i vuoti formatisi nei ruoli per richiami alle armi non favoriti dalla militarizzazione o dalla dispensa, si deve supplire con aumento di personale allo aumento enorme di lavoro, e questo ultimo assorbe l'attività intiera degli organi preposti alla sorveglianza. Si ripete, ad evitare ogni meno retta deduzione, che l'irresponsabilità, anche per furto commesso dal personale, non significa autorizzazione od incitamento al furto; questo continuerà ad essere represso esemplarmente dalla Amministrazione, per suo istituto, in via disci-

plinare e dall'Autorità giudiziaria in sede penale, riservata in ogni caso al danneggiato, l'azione civile diretta contro i colpevoli.

Contro questa interpretazione delle norme eccezionali sul trasporto delle merci si obbietta che, avendo la ferrovia anche prorogato i termini di resa, esisterebbe contraddizione fra questa e la norma di irresponsabilità intesa in modo così assoluto, non potendosi concepire responsabilità per ritardo laddove è esclusa quella per la riconsegna della merce. Si aggiunge anzi che, essendo le facoltà concesse alla Direzione dei trasporti militari colle lettere *g* ed *e* del Regio decreto 15 aprille 1915 n. 672 incompatibili fra loro, non potevano essere usate congiuntamente, ma soltanto alternativamente. L'obbietto è serio, ma non regge alla critica. A chi bene osservi, tenendo presente quanto si è detto sui doveri della ferrovia, quale pubblica amministrazione, indipendentemente da ogni vincolo contrattuale privato, apparisce che contraddizione propriamente non vi è fra le due facoltà. Quella di cui alla lettera *g*) riflette il caso in cui la merce non giunga a destinazione e vale ad esonerare l'Amministrazione da qualunque responsabilità; quella di cui alla lettera *h*) riguarda il caso in cui la merce arriva alla stazione destinataria ma con ritardo, ed in questo caso la responsabilità viene pur sempre ristretta in confronto di quella ordinaria, non restando però del tutto esclusa per riguardo alle esigenze del commercio. Ma se anche sussistesse la contraddizione lamentata la volontà chiaramente manifestata da chi ha il potere di dettar norme eccezionali al servizio ferroviario non permette di tener valida la più ristretta clausola di irresponsabilità riflettente i termini di resa; e considerare come non scritta quella amplissima di irresponsabilità assoluta pel trasporto delle merci.

« Fermo il disposto del punto 6° (facoltà *g*), i termini di resa normali restano immutati (facoltà 4) . . . . . . recita il manifesto 27 maggio 1915 delle ferrovie dello Stato, intendendo significare che la proroga dei termini di resa è sempre subordinata alla regola che la merce viaggia a rischio o pericolo del mittente, regola che va innanzi a tutte le altre.

Concludendo: le leggi d'eccezione vigenti pel servizio ferroviario durante la guerra hanno modificato le norme ordinarie, sancite colle tariffe e condizioni pei trasporti sulle strade ferrate 27 aprile 1885, nel senso che la ferrovia non risponde in nessun

caso della perdita e della avaria delle merci consegnate pel trasporto; che al riguardo non risponde nè per la colpa nè pel dolo dei suoi agenti; che allorchè le merci giungono a destinazione, entro certi limiti, la ferrovia risarcisce il danno per ritardata resa; che tutto questo valeva per l'intera rete ferroviaria dello Stato dallo inizio del regime eccezionale (29 maggio 1915) al 1° ottobre s. a.; posteriormente le norme di eccezione rimasero limitate alle sole spedizioni interessanti in partenza, in arrivo od in transito, stazioni situate su territori dichiarati in stato di guerra. Nella specie, si ha una spedizione a P. V. di numero 53 bidoni da latte vuoti dalla stazione di Roma a quella di Casalpusterlengo, pel transito di Parma, come si rileva dalla lettera di porto 8 novembre 1916 n. 147005.

Non v'ha dubbio che la spedizione ha dovuto passare per le stazioni della provincia di Piacenza, o, almeno per quelle della provincia di Cremona, provincie dichiarate entrambe in stato di guerra con R. D. 15 luglio 1915 n. 1104. Pertanto la spedizione è regolata dalle norme eccezionali del trasporto ferroviario, secondo le quali l'Amministrazione non risponde in alcun modo della perdita della merce consegnata pel trasporto, nè sono ammissibili prove dirette a stabilire la colpa dell'Amministrazione stessa nell'evento dannoso. L'attore vorrebbe distinguere agli effetti della applicazione di quelle norme eccezionali, il territorio di guerra in tre categorie, secondo i provvedimenti emanati dal Comando supremo dell'esercito e cioè: zona delle operazioni, zona delle retrovi e zona esterna alle prime due. Ma tale distinzione che fu introdotta per ragioni di polizia militare, non risguarda affatto i trasporti ferroviari, pei quali mentre dapprima tutta intera la rete ferroviaria era soggetta al regime di eccezione, dopo il 1° ottobre 1915 questo fu ristretto ai territori dichiarati in istato di guerra, senza differenza di sorta fra territorio e territorio, come risulta dai citati ordini di servizio n. 267 e 301 corrispondenti ai manifesti al pubblico 28 settembre e 8 novembre 1915. Non si dimentichi che queste norme ferroviarie fanno riferimento ai DD. RR. che dichiarano lo stato di guerra in determinate provincie, non già alle ordinanze che il Comando dell'esercito poi emana pel miglior governo della zona di guerra.

P. Q. M. il Tribunale respinta la domanda, assolve l'Amministrazione.

Errata-corrige

A pag. 110 del Bollettino n. 18, Parte IV, (righe 7 ed 8) alla frase « *Gli è che con lo svincolo, il contratto di trasporto finisce* » sostituire la seguente « *Gli è che con lo svincolo, il contratto di trasporto non finisce* ».

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e per gli avvocati delegati ferroviari . . . . L. **4.00**

Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti . . . . » **8.00**

Gli abbonamenti sono da pagarsi anticipatamente ad una stazione della rete o ad una cassa compartimentale e decorrono dal 1° gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore di un anno. Chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri arretrati dell'annata.

La spedizione del bollettino viene fatta direttamente all'ufficio dell'abbonato pel tramite dell'ufficio compartimentale dal quale dipende. Si prega pertanto di comunicare al Servizio Segretariato ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi l'Amministrazione alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi causati dalla mancanza di tale comunicazione.

ANNO X - N. 22 · 31 MAGGIO 1917

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

Parte prima. — Leggi e decreti:

Parte seconda. — Ordini generali, Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata:*

Roma maggio 1917 — Tip. Nazionale Bertero di G. Guadagnini e C.

Decreto-Legge Luogotenenziale 7 *aprile* 1917, *n.* 777, *che approva la convenzione* 24 *marzo* 1917, *con la quale viene provveduto al riscatto della ferrovia Volterra Saline-Volterra Città* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Vista la legge 5 aprile 1908, n. 137, con la quale fu approvata la convenzione 23 giugno 1907 stipulata col comune di Volterra per la concessione di una ferrovia a scartamento normale ed a trazione a vapore fra la città di Volterra e la linea Cecina-Voltera (Saline);

Ritenuto che in base alla citata legge l'Amminisrtazione delle ferrovie dello Stato, assunse l'esercizio della linea che fu attivato a decorrere dal 16 settembre 1912;

Che con decreto Ministeriale 22 aprile 1915, numero 1205/10523 fu approvato il collaudo definitivo della linea;

Che si è riconosciuto opportuno procedere al riscatto convenzionale della ferrovia in base al costo di costruzione;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato per i lavori pubblici, di concerto con quello del tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

È approvata e resa esecutoria la convenzione stipulata il 24 marzo 1917 fra i delegati dei ministri del tesoro e dei lavori

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 22 maggio 1917, n. 119.

pubblici, in rappresentanza dello Stato, ed il sindaco di Volterra, debitamente autorizzato dal Consiglio comunale, con la quale viene provveduto al riscatto convenzionale della ferrovia Volterra Saline-Volterra Città in base al costo di costruzione, determinato, in via di transazione, nella somma di lire un milione quattrocentoquarantacinquemila ottantasei e centesimi settantadue (L. 1.445.086,72) dopo aver fatto la deduzione delle offerte legali avutesi in sede di concessione facendosi salvo al Comune il diritto di ripetere dalla provincia di Pisa la continuazione delle annualità relative a tali offerte.

Art. 2.

Al pagamento della detta somma di lire un milione quattrocentoquarantacinquemilaottantasei e centesimi settantadue (lire 1.445.086,72) sarà provveduto a norma dell'articolo 2 della citata convenzione.

Per la parte di indennità da corrispondersi sotto forma di annualità si farà fronte mediante trasporto al bilancio del Ministero del tesoro delle somme tuttora da stanziare nel bilancio del Ministero dei lavori pubblici a titolo di sovvenzione governativa per la ferrovia Volterra Saline-Volterra Città.

Per la residuale somma di lire settecentoventottomila ottocentocinquantatre e centesimi ottantatre (L. 728.853,83) da stanziarsi con apposito capitolo rispettivamente nel bilancio passivo del Ministero del tesoro e nel bilancio di entrata, il ministro del tesoro è autorizzato a valersi dei mezzi stabiliti dall'articolo 3 della legge 23 dicembre 1906, n. 638 e successive.

Il presente decreto sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato ad Agliè, addì 7 aprile 1917.

TOMASO DI SAVOIA.

BOSELLI — BONOMI — CARCANO.

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 15 *aprile* 1917, *n.* 727, *col quale sono apportate modificazioni al decreto Luogotenenziale* 11 *luglio* 1915, *n.* 1064, *concernente il trattamento economico agli impiegati e pensionati dello Stato sotto le armi* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata, e dei poteri straordinari conferiti al Governo dalla legge 22 maggio 1915 n, 671;

Visto il Nostro decreto 11 luglio 1915, n. 1064, riguardante il trattamento economico da farsi agli impiegati e pensionati dello Stato sotto le armi;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del presidente del Consiglio dei ministri e degli altri ministri;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

All'art. 1 del decreto Luogotenenziale 11 luglio 1915, n. 1064, è sostituito il seguente:

« I funzionari od impiegati dello Stato, compresi quelli delle ferrovie di Stato, richiamati alle armi nel R. esercito o nella marina, che non abbiano il grado di ufficiali o sottufficiali, continueranno a percepire integralmente il loro stipendio di impiegati civili con gli assegni e le indennità militari loro spettanti ».

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 23 maggio 1917, n. 120.

Art. 2.

All'art. 2 del detto decreto Luogotenenziale 11 luglio 1915, n. 1064, è sostituito il seguente:

« I funzionari od impiegati dello Stato, compresi quelli delle ferrovie di Stato, richiamati alle armi, che siano provvisti del grado di ufficiali o sottufficiali, percepiranno lo stipendio civile o lo stipendio od assegno militare, secondo che l'uno o l'altro sia di importo maggiore.

« Se lo stipendio od assegno militare è inferiore allo stipendio civile, l'Amministrazione civile alla quale l'impiegato appartiene, continuerà a corrispondergli a proprio carico la stipendio civile.

« Se, invece, lo stipendio od assegno militare è superiore a quello civile l'Amministrazione civile continuerà a corrispondere a proprio carico lo stipendio civile e l'Amministrazione militare pagherà a proprio carico la differenza esistente tra lo stipendio civile e il militare ».

Art. 3.

All'art. 4 del decreto Luogotenenziale 11 luglio 1915, n. 1064, è sostituito il seguente:

« Trattamento analogo a quello previsto negli articoli precedenti sarà fatto agli insegnanti delle scuole primarie la cui amministrazione è affidata al Consiglio scolastico provinciale, ai sensi della legge 4 giugno 1911, n. 487, e ai capi cantonieri e cantonieri addetti alla manutenzione delle strade nazionali.

« Però, nel caso del trattamento di cui all'art. 2, se lo stipendio od assegno militare è inferiore a quello civile, a carico dell'Amministrazione civile alla quale l'impiegato appartiene, rimarrà soltanto la differenza esistente tra lo stipendio civile e il militare, mentre, se lo stipendio od assegno militare è superiore a quello civile, l'Amministrazione civile non dovrà sostenere alcuna spesa a proprio carico ».

Art. 4.

Agli impiegati e salariati degli enti locali considerati nell'art. 1 del decreto Luogotenenziale 31 agosto 1915, n. 1420, spetta il tratta-

mento economico di cui al secondo comma dell'art. 2 del presente decreto, sotto l'osservanza delle disposizioni di cui all'ultimo comma del successivo art. 3, riguardante l'onere a carico delle Amministrazioni civile e militare delle competenze dovute ai personali suddetti.

Per i personali suddetti resta ferma l'estensione degli articoli 1 e 3 del decreto Luogotenenziale 11 luglio 1915, n. 1064, contenuta nel decreto 31 agosto 1915, n. 1420, come pure sta ferma per tutte le disposizioni riguardanti i personali stessi la decorrenza stabilita nel suddetto decreto 31 agosto 1915, n. 1420.

Norme analoghe a quelle contenute nel primo comma devono applicarsi ai personali dipendenti dalle Amministrazioni che, pure avendo carattere statale non sono Amministrazioni governative vere e proprie ed hanno gestione autonoma e bilancio proprio, qualora ai personali stessi sia stato esteso il trattamento economico degli impiegati dello Stato.

Art. 5.

Il primo comma dell'art. 7 del medesimo Nostro decreto 11 luglio 1915, n. 1064, è modificato nei seguenti termini:

« I pensionati militari richiamati in servizio e che non rivestano il grado di ufficiali o di sottufficiali continueranno a percepire l'assegno di pensione di cui sono provvisti insieme all'assegno giornaliero loro spettante quali militari in servizio attivo. I pensionati militari richiamati in servizio che abbiano il grado di ufficiale o di sottoufficiale, compresi gli ufficiali in posizione ausiliaria, percepiranno lo stipendio od assegno e le indennità spettanti agli ufficiali e sottufficiali dello stesso grado e della stessa anzianità e della medesima arma o del medesimo corpo in servizio attivo permanente, salvo quanto è disposto dall'art. 11 del decreto Luogotenenziale 11 luglio 1915, n. 1064, per le indennità per servizi speciali e di carica, restando sospeso il pagamento degli assegni di pensione o dell'indennità annua di servizio ausiliaro ».

L'articolo 6 del decreto Luogotenenziale 11 luglio 1915, n. 1064, è abrogato.

Le disposizioni suddette saranno applicate con decorrenza dal 1° luglio 1917 salvo per gli ufficiali e sottofficiali richiamati in ser-

vizio che non abbiano ancora liquidata la pensione pei quali le dette disposizioni avranno effetto dalla data del richiamo.

Con decreto del ministro del tesoro, di concerto rispettivamente con i ministri della guerra e della marina, sarà provveduto al trasporto degli stati di previsione della spesa dei Ministeri della guerra e della marina per l'anno finanziario 1917-918 dei fondi necessari per far fronte al pagamento di quella parte di stipendi od assegni di attività, spettanti ai militari richiamati, di cui al terzo comma del presente articolo, corrispondenti ai rispettivi assegni di pensione e di posizione di servizio ausiliario.

Art. 6.

Al secondo e all'ultimo comma dell'art. 7 del decreto Luogotenenziale 11 luglio 1915, n. 1064, sono sostituiti i seguenti:

« I pensionati civili dello Stato richiamati alle armi col grado di ufficiali e sottufficiali saranno considerati come aventi uno stipendio pari a quello di cui erano provvisti alla data del loro collocamento a riposo e percepiranno lo stipendio civile o lo stipendio od assegno militare, secondo che l'uno o l'altro sia d'importo maggiore ».

In ogni caso al pensionato continuerà ad essere corrisposta la pensione a carico dell'Amministrazione civile competente e l'Amministrazione militare corrisponderà a proprio carico la differenza in confronto dello stipendio a lui spettante ai termini del precedente comma.

Art. 7.

Le disposizioni di cui al precedente art. 6 valgono per gli ufficiali invalidi di guerra adibiti ad un servizio sedentario, di cui al decreto Luogotenenziale n. 251 dell'11 febbraio 1917, salvo che la pensione spettante ai detti ufficiali sia superiore allo stipendio dovuto agli ufficiali dello stesso grado ed anzianità, nel qual caso sarà corrisposta la pensione invece dello stipendio.

Il presente decreto entrerà in vigore il giorno dopo la sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale* del Regno.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma addì 15 aprile 1917.

TOMASO DI SAVOIA.

Boselli — Orlando — Sonnino — Colosimo — Sacchi — Meda — Carcano — Morrone — Corsi — Ruffini — Bonomi — Raineri — De Nava — Fera — Arlotta — Bianchi — Bissolati — Scialoia — Comandini.

Visto, *Il guardasigilli*: Sacchi.

Decreto Luogotenenziale 29 *aprile* 1917, *n.* 803, *col quale è elevato al* 100 % *il supplemento di guerra sulle tariffe per i trasporti da e per le colonie oltre Suez* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;
Vista la legge 22 maggio 1915, n. 671;
Visti i Nostri decreti 2 gennaio e 19 aprile 1916, numeri 59 e 438, ed il Nostro decreto 1° aprile 1917, n. 511;

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 25 maggio 1917, n. 122.

Udito il Consiglio dei Ministri;

Sulla proposta del ministro per i trasporti marittimi e ferroviari, di concerto coi ministri delle finanze, del tesoro, dei lavori pubblici, dell'agricoltura, dell'industria, commercio e lavoro delle colonie e delle poste e telegrafi;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

La Società di navigazione « Marittima italiana » con sede in Genova è autorizzata ad elevare al 100 % il supplemento di guerra sulle tariffe previste dall'art. 39 del capitolato, allegato *D* alla legge 30 giugno 1912, n. 685, pei trasporti da e per le colonie italiane di oltre Suez, da scalo a scalo delle colonie medesime e fra i porti del Mar Rosso compresi tra Aden e Suez, fermo restando pei trasporti di « tessuti di cotone » il supplemento del 25 % precedentemente autorizzato.

Art. 2.

L'autorizzazione di cui al precedente articolo avrà effetto dalla data di pubblicazione del presente decreto nella *Gazzetta ufficiale* del Regno.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 29 aprile 1917.

TOMASO DI SAVOIA.

BOSELLI — BONOMI — MEDA — CARCANO — RAINERI — DE NAVA — COLOSIMO — FERA.

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

Ordine generale N. 2.

Movimento del personale superiore.

I sotto capi servizio: comm. ing. Eugenio RANDICH del Servizio Lavori, e comm. ing. Davide Claudio SEGRÈ del Servizio Segretariato (Istituto sperimentale), sono stati nominati ispettori superiori.

Gli ispettori superiori: comm. ing. Gaetano LANDINI e commendatore ing. Eugenio RANDIGH, con decreto Luogotenenziale 26 aprile 1917, sono stati nominati membri effettivi del Consiglio superiore dei lavori pubblici fino al 30 giugno 1918 in sostituzione degli ispettori superiori: comm. ing. Guido NUTI e comm. ingegnere barone Severino RODINI collocati a riposo dal 1° aprile 1917.

Il sotto capo servizio comm. ing. Arrigo GULLINI, dirigente l'Esercizio Navigazione, è stato nominato capo servizio conservando tale dirigenza.

Il sotto capo servizio comm. ing. Luigi GREPPI, già incaricato della reggenza del Servozio Trazione, è stato nominato capo servizio.

Il sotto capo servizio comm. ing. Leonida BOSCHI è incaricato della reggenza del Servizio Personale a decorrere dal 1° giugno 1917 in seguito al collocamento a riposo del capo servizio commendator ing. Carlo CAVALLI.

I capi divisione cav. uff. Girolamo SINIGAGLIA, cav. uff. ingegnere Riccardo GIOPPO, cav. uff. ing. Angelo VIGNA, cav. uff. ingegnere Ugo CATTANEO e comm. ing. Vito MARGOTTA sono stati nominati sotto capi servizio, rispettivamente, nei Servizi Commerciale, Lavori, Movimento e Costruzioni.

Il capo divsione cav. uff. ing. Ugo CATTANEO è stato nominato sotto capo servizio ed assumerà la dirigenza dell'Istituto sperimentale (Servizio Segretariato) dal 1° giugno 1917.

Ordine di servizio N. 56. (C.)

Trasporti per conto delle società cooperative di consumo tra gli agenti ed operai ferroviari.

(Vedi ordine di servizio N. 17-1910)

Alla « *Società cooperativa di consumo tra i ferrovieri residenti in Roma* » è stata revocata la concessione della tariffa ridotta per i propri trasporti effettuati a norma del regolamento di cui l'ordine di servizio n. 167 del 1911.

Il nome della predetta società deve quindi essere cancellato dall'elenco allegato *A* al predetto regolamento.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di servizio N. 57. (M. C.)

Servizio cumulativo con la linea da Cairate Lonate Ceppino a Val Morea, esercitata dalla Società delle ferrovie Nord Milano.

(Vedi ordine di servizio N. 68-1916).

Col 28 maggio 1917 la stazione di Malnate Olona, della linea Cairate Lonate Ceppino - Val Morea, esercitata dalla Società delle Ferrovie Nord Milano, viene ammessa senza limitazioni al servizio cumulativo pei trasporti di merci a G. V., a P. V. Acc. ed a P. V. ordinaria, di veicoli e bestiame, numerario, carte valori e feretri.

La stazione di Malnate Olona dista Km. 14 da quella di Cairate Lonate Ceppino.

In conseguenza il nome della stazione di Malnate Olona dovrà essere aggiunto nell'elenco delle stazioni della linea Cairate Lonate Ceppino - Val Morea, allegato *B* all'Ordine di Servizio n. 68-1916,

con l'indicazione della distanza di Km. 14 e delle lettere *G, A, P, V, B.*

Opportune aggiunte si dovranno pure praticare alle pagine 12 e 41 del « Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza, ecc., edizione 1° aprile 1915 », alla pagina 53 dell'« Elenco delle stazioni della Rete dello Stato ecc., che partecipano alle tariffe speciali, n. 1 e 11 G. V. in servizio cumulativo ferroviario-marittimo » (edizione 1° maggio 1915), nonchè nell'allegato 7 delle « Tariffe delle Ferrovie Nord Milano, (edizione 1° luglio 1916) per uso esclusivo delle stazioni delle Ferrovie dello Stato ».

Ordine di servizio N. 58. (C.).

Servizio cumulativo con la ferrovia Cancello-Benevento e con la Società di navigazione " Lariana " - Aumenti di tariffa.

(Vedi ordini di servizio nn. 49 e 55-1917).

In relazione al decreto Luogotenenziale numero 726 del 29 aprile 1917, per i trasporti a grande velocità, e piccola velocità accelerata e ordinaria in servizio cumulativo con le amministrazioni suindicate avranno effetto i seguenti aumenti di tariffa, *a partire dal* 5 *giugno* 1917.

a) Ferrovia Cancello-Benevento.

In luogo delle quote di correzione, di cui l'allegato 4 all'ordine di servizio n. 55-1917, deve essere applicato l'aumento del 50 %, da calcolarsi, pei trasporti a piccola velocità accelerata e piccola velocità ordinaria, soltanto sulle tasse di porto e sui diritti fissi.

Per i trasporti, però, sia a collettame che a carro completo, di *grano, granturco, farine e semolini* e per quelli, pure tanto a collettame quanto a carro completo, di *carbone fossile, legna da ardere, lignite, carni fresche macellate, formaggi, grassi, lardo,*

latte, legumi, olii mangerecci, ortaglie e verdure, pane, paste da vermicellaio, patate, pesci, riso e uova devono essere applicati, rispettivamente, gli aumenti del 10 % e del 25 %, in luogo delle quote di correzione di cui gli allegati n. 10 all'ordine di servizio n. 122-1916, e n. 19 all'ordine di servizio n. 193-1916.

b) Società Lariana.

L'aumento del 37 %, di cui il comma *f* della parte II dell'ordine di servizio n. 49-1917, è elevato al 52 %.

Viene stabilita, inoltre, l'applicazione di una soprattassa di trasbordo nella misura seguente:

Trasporti a grande velocità - Transiti di Como, Lecco e Colico.

Kg.	5	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	Base per tonn.
L.	—	—	0.05	0.05	0.10	0.10	0.10	0.15	0.15	0.20	0.20	2.00

Trasporti a piccola velocità - Transiti di Lecco e Colico.

Kg.	50	60	70	80	90	100	Base per tonn.
L.	0.10	0.10	0.15	0.15	0.20	0.20	2.00

Il suindicato aumento del 52 % deve essere applicato anche sulla soprattassa di trasbordo, la quale, all'effetto del computo dell'aumento, va riunita alla quota lacuale, dovendo esser fatto un unico arrotondamento ai cinque centesimi superiori.

Per le spedizioni a carro completo di *frumento, granturco, relative farine e semolini,* l'aumento resta limitato al 12 %; e per quelle, pure a carro completo, di *carboni, ligniti, legna da ardere e derrate di prima necessità* l'aumento è del 27 %.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4 *e* 5.

Circolare N. 42. (C.).

Tasse per l'uso della gru.

Alcune stazioni per trasporti in affrancato non applicano la tassa per l'uso della gru, nei casi in cui sia occorsa per il carico delle merci, o non espongono le necessarie annotazioni per i trasporti in assegnato e per quelli in conto corrente.

Si richiama sulla cosa l'attenzione di tutte le stazioni affinchè siffatta irregolarità sia evitata.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Circolare N. 43. (C).

Tasse di sosta.

Nei casi autorizzati di rispedizione di merci senza trasbordo non sempre vengono osservate le disposizioni vigenti circa l'applicazione delle tasse di sosta.

Si rammenta che, giusta gli articoli 111 e 117 delle tariffe, nei casi suddetti le tasse di sosta devono essere applicate per tutto il periodo decorrente dal momento in cui è scaduto il termine utile per lo svincolo del trasporto, al momento della consegna della ricevuta della rispedizione, e, beninteso, colla quintuplicazione dopo i primi due giorni.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5, 18, 19, 20, 21 *e* 22.

Circolare N. 44. (C.).

Trasporti di rottami o torniture di ferro, acciaio, ghisa, rame, bronzo, ottone, piombo ed alluminio.

(Veggasi circolare N. 43-1916).

L'art. 5 del regolamento per l'applicazione del decreto Luogotenenziale n. 354, del 23 marzo 1916, sulla requisizione dei rottami metallici (bollettini ufficiali n. 14-1916 e 20-1917) stabilisce che anche il commercio delle piccole partite di rottame non soggette a denuncia per limite di peso (cioè fino a 500 kg. pei rottami e torniture di ferro, acciaio, ghisa e piombo, e fino a 50 kg. per quelli di rame, bronzo, ottone ed alluminio) non potrà aver luogo senza l'autorizzazione del competente Comitato regionale di mobilitazione industriale.

Su tale disposizione si richiama l'attenzione delle stazioni e degli uffici, pei casi in cui debbasi provvedere alla vendita di dette merci, per abbandono o rifiuto, ai sensi dell'art. 112 delle tariffe, fermo restando, per i trasporti superanti gli accennati limiti di peso, quanto fu stabilito con la circolare n. 43-1916.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5, 18, 19 *e* 22.

Il Direttore generale
R. DE CORNE'.

SENTENZE

Costruzioni ferroviarie - Raccordi stradali ordinari - Varianti - Preteso pregiudizio alla viabilità - Azione di danno del Comune.

L'unica obbligazione imposta al Costruttore di una ferrovia dall'art. 229 della legge 20 marzo 1865 sulle opere pubbliche è la ricostituzione delle comunicazioni in convenienti condizioni di comodità e di sicurezza.

Il giudizio sull'adempimento dell'obbligazione stabilita dall'art. 229 spetta all'autorità amministrativa. Non può perciò formare oggetto di azione giudiziale la domanda di risarcimento di danni che comuni o privati pretendano di avere risentiti pel modo onde i raccordi stradali furono eseguiti dal costruttore della Ferrovia.

CASSAZIONE DI TORINO. — 15 dicembre 1916 (*Pres.* Prato *Rel.* Bertolini - *P. M.* Moreni; c[i] c[i]) — Comune di Stazzano contro Ferrovie Stato.

IN DIRITTO.

Osserva che pur avendo il ricorrente Comune di Stazzano, con saggia resipiscenza, molte ripudiato tra le varie difese affacciate nel giudizio di merito che, quasi a primo aspetto appare, voglia in questa sede impostare la causa su diverse basi, sostanzialmente tuttavia continua ad insistere, con l'unico mezzo di suo ricorso, nello errore fondamentale che fin dall'atto iniziale della lite dominò sempre la sua azione: l'errore cioè di voler assidere un'istanza giudiziaria per danni, sopra una posizione di fatto che concerne esclusivamente la questione se sia o non sia stata dall'Amministrazione delle Ferrovie, in occasione della costruzione della linea ferroviaria Arquata-Tortona, pregiudicata la *viabilità pubblica* del Comune.

E in verità l'azione spiegata dal Comune non mai si rivolge ad una prospettazione di danno diretto al patrimonio in conseguenza della ricostruzione delle strade, come se per essa si fosse imposta una servitù ad un fondo o tolte le luci ad una casa di abitazione, o indotto umidità od altra causa permanente di deterioramento in altro edificio qualsiasi; ma sempre ed unicamente si aggira sovra pretesi deprezzamenti od aumenti di spese derivati non dalla strada in sè, ma da una supposta peggiorata condizione nella facilità, brevità e comodità delle comunicazioni dall'Amministrazione delle Ferrovie ristabilite. Il tema del dibattito resta pertanto sempre l'alterazione della viabilità pubblica, e tutte le deviazioni abilmente tentate dal quesito fondamentale della causa ineluttabilmente ritornano al concetto di interessi indirettamente offesi dal fatto vero e supposto comunque dedotto di una imperfetta ed incomoda ricostituzione per parte delle Ferrovie delle preesistenti strade comunali. Ora a restare semplicemente nella cerchia della legge di espropriazione per causa di pubblica utilità, sull'art. 46 della quale il ricorrente fa tanto assegnamento, troppo chiaro si appalesa come esorbitando la questione di viabilità dalla competenza giudiziaria si è fuori termini di fatto e di diritto in relazione ai quali è instituito e nelle sue modalità di composizione disciplinata la *indennità* da attribuirsi agli espropriati; così come se ne uscirebbe nel caso, a modo di esempio, del vetturale di un comune che pretendesse danni per avere pregiudicata la sua industria dalla costruzione di una tramvia. Ma la questione nella specie, come giustamente ha rilevato la notevole sentenza della Corte di merito è dominata dall'art. 229 della legge sulle opere pubbliche e in questo articolo trova la ragione decisiva di sua risoluzione. Ed è tanto più inconcepibile che il ricorrente pretenda che un'aberrante nozione di questo articolo abbia tratta la Corte a violare l'art. 46 della legge di espropriazione sì da renderlo inutile, in quanto lo stesso ricorrente ammette che il giudizio se dal costruttore di ferrovia una comunicazione sia stata ristabilita in convenienti condizioni di comodità e di sicurezza, non spetta ad altri che alla Autorità amministrativa.

Così pacificamente costituito uno dei termini del sillogismo, logicamente il ragionamento non può essere continuato che come ha fatto la Corte di merito; rilevare cioè che questa dalla ricosti-

tuzione della comunicazione in condizioni di comodità e di sicurezza è l'unica obbligazione dell'art. 229 imposta rispetto alla viabilità al costruttore di ferrovie, e che pertanto il giudizio sull'adempimento di esso spetta alla Autorità amministrativa.

Invece il ricorrente da questa piana e semplice situazione trova modo di deviare affermando che pur approvato come conveniente dall'Autorità amministrativa il ristabilimento delle comunicazioni, manomesse dalla costruzione della linea ferroviaria, se c'è danno questo deve essere risarcito. In tesi la cosa è evidente, ma in ipotesi lo specioso ragionamento è fallace, si perde in un circolo vizioso; la questione non è in genere se il danno recato dalla costruzione della strada sia risarcibile, ma se rientri nella condizione di un danno risarcibile il peggioramento della viabilità quando dall'Autorità competente la viabilità è stata riconosciuta convenientemente ristabilita, altrimenti si cade in una petizione di principio.

Quando adunque la Corte rileva che per l'art. 46 è dovuta indennità se dalla esecuzione dell'opera il proprietario di fondi venga a soffrire un danno permanente derivante dalla *perdita* o dalla *diminuzione di un diritto,* e che non vi ha perdita nè diminuzione di diritto per il Comune proprietario di strada pubblica quando il costruttore di ferrovia ha osservato l'art. 229 della legge dei lavori pubblici, non solo non viola l'articolo 46 sovracitato ma ne fa la più esatta e la più corretta applicazione che dall'interprete sia possibile desiderare. Per cadere in diverso avviso bisognerebbe dimostrare che il danno diretto preteso patito dal Comune trascende la questione di viabilità, mentre non la trascende neanche sotto il profilo delle maggiori spese di manutenzione; questione quest'ultima che (è bene avvertirlo perchè porterebbe se non ad una risoluzione *nella specie* diversa alla necessità di ulteriori indagini e di ulteriori osservazioni), il ricorrente non ha mai prospettato sotto l'aspetto del giusto compenso di cui all'art. 230 della stessa legge sulle opere pubbliche, articolo che sempre si è astenuto dallo invocare.

Ma il ricorrente soggiunge « che per le sue proprietà patrimo-
« niali ad uso pubblico servite dalle strade comunali il Comune
« non è nella condizione di un privato. Proprietario delle une e
« delle altre si serve di queste a vantaggio di quelle non già come

« un privato qualsiasi, ma come si serve il proprietario *delle sue* « *proprie strade*, cioè *jure proprietatis;* dunque il peggioramento « della viabilità costituisce per esso un danno patrimoniale un vero « e proprio attacco alla proprietà che deve essere risarcito ».

E qui ad avviso della Corte l'assunto del ricorrente non rimane nella cerchia di un semplice vizioso artificio dialettico, ma precipita in un grave errore di diritto. Sino a che la strada esiste come tale cioè come mezzo pubblico di comunicazione, sino a che rimane pervasa dal carattere di demanialità, il Comune, in quanto se ne serve a vantaggio dei suoi beni patrimoniali, non è in condizioni diverse o peggiori di quelle di un privato qualsiasi; e non può per fermo presentarsi in sede giudiziaria come l'esponente di un diritto patrimoniale antagonistico con quella demanialità cioè con quella somma di condizioni attinenti alla utilità ed al benessere pubblico, per ragioni delle quali la strada ha la sua esistenza e trova la sua tutela nel più volte citato art. 229. Contrattare la strada, o che fa lo stesso, dedurla in giudizio come un diritto patrimoniale, è recare mortale offesa alla demanialità spogliandola del suo più essenziale carattere che è di essere inalienabile.

E ciò è decisivo e rende inutile ripetere quanto replicatamente e con constante pensiero è stato, sul tema del diritto del Comune sopra le strade pubbliche, in dottrina e giurisprudenza affermato.

Nè con più serio fondamento ripiega il Comune di Stazzano a sostenere che le Ferrovie, danneggiando la viabilità, hanno deprezzato il territorio comunale dal punto di vista della destinazione di molti fondi del territorio a villeggiatura preferita dai Genovesi con ripercussione di *danno* per il Comune « danno patrimoniale, così « recita testualmente il ricorso, derivante dalla diminuzione per « esempio delle tasse comunali pagate dalle famiglie agiate dei « villeggianti, *del diritto che esso ha di imporle*, di sfruttare in « questo modo ed in ogni altro la posizione e le attrattive del ter- « ritorio ».

La tesi è senza dubbio più che geniale, ardita e forse va oltre il pensiero del proponente, certo portata alle ultime prelogiche determinazioni va a rompersi contro l'assurdo. E facile è scorgere in pratica a quali enormità si potrebbe pervenire in base a questo straordinario concetto di un *jus* del Comune *utendi* ed *abutendi* della posizione delle attrattive del suo territorio o meglio del ter-

ritorio comunale: dissodamento di boschi ad uso impianto di industrie, di sanatorio, ecc., tutto dovrebbe piegare di fronte al beneplacito del Comune pretendente, come proprietario del territorio un risarcimento di danni.

La verità e che si confonde la indiretta lesione di interessi, col danno direttamente recato alla proprietà, le facoltà che spettano all'Ente pubblico *jure imperii,* con le sue particolari proprietà. Tutto ciò che il Comune fa o può fare a difesa delle attrative del territorio comunale, rientra nella sfera delle facoltà e dei doveri dell'Amministratore e non può essere valutato che in sede amministrativa; è una questione di utilità e di convenienza interessante il pubblico bene, non il patrimonio del Comune a sè e come Ente giuridico capace di diritti e di obbligazioni ed indipendentemente dall'interesse collettivo degli amministrati. Ma la confusione culmina nel ricorso là dove si pretende di ravvisare nella peggiorata viabilità una violazione del diritto che esso ha di imporre tasse. A parte che è questo un singolare modo di intendere, anzi di degradare questa caratteristica funzione dell'Autorità pubblica di chiamare i contribuenti a sopperire ai pubblici bisogni, altra cosa è, se possibile, offendere il diritto (funzione di imperio sempre) di imporre tasse, ed altra cosa invece è quella di intaccare, o a dir più precisamente e per rimanere nel caso tipico della causa, l'esercitare una qualunque influenza sull'ambiente nel quale si svolge quella particolare attività onde ha nutrimento il gettito delle imposte. Se la influenza, come nella specie, è legittima, cioè dipende dallo esercizio di un diritto proprio senza offesa del diritto altrui, manca ogni ragione di doglianza e se è illegittima cioè offende un diritto, questo e non altro dovrà essere risarcito.

Secondo i criteri del Comune di Stazzano ogni iniziativa industriale, ogni progresso nelle multiformi applicazioni della scienza ai bisogni della umanità, dovrebbero arrestarsi anche se proficui alla generalità dei cittadini, le quante volte la industria o il progresso avessero potenzialità di inaridire le attuali sorgenti del gettito di una determinata voce di imposta pena il risarcimento dei danni.

Ciò è inconcepibile ed esce totalmente dal campo della tutela giuridica; imperrochè giova, ripeterlo, si tratti semplicemente di quegli incomodi, di quei disturbi, e di quegli spostamenti di inte-

resse, ai quali lo Stato soltanto, se lo crede, può riparare con atti di imperio e con legge, a seconda dei casi, non il giudice nella dizione del diritto, inconvenienti inseparabili del resto dal cammino della civiltà la quale non si ferma per questo, e che allo stringere dei conti la civiltà stessa risarcisce ad usura per il fatto solo del suo passaggio.

P. Q. M. — Rigetta il ricorso proposto dal Comune di Stazzano contro la sentenza 20-26 gennaio 1916 della Corte di appello di Casale (1).

---

(1) Vedi sentenza Corte di Casale nel Boll. 1916-IV-287.

Errata-corrige

Ordine di servizio, n. 47 inserito a pag. 209 del Bollettino ufficiale n. 17-1917: nell'elenco delle nuove deviazioni ammesse, correggere in 80 il maggior percorso di km. 79 indicato per la deviazione via Foggia-Zollino nei viaggi fra Napoli e Nardò centrale.

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e per gli avvocati delegati ferroviari . . . . L. **4.00**

Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti . . . . » **8.00**

Gli abbonamenti sono da pagarsi anticipatamente ad una stazione della rete o ad una cassa compartimentale e decorrono dal 1° gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore di un anno. Chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri arretrati dell'annata.

La spedizione del bollettino viene fatta direttamente all'ufficio dell'abbonato pel tramite dell'ufficio compartimentale dal quale dipende. Si prega pertanto di comunicare al Servizio Segretariato ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi l'Amministrazione alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi causati dalla mancanza di tale comunicazione.

ANNO X - N. 23

7 GIUGNO 1917

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

Roma. giugno 1917 — Tip. Nazionale Bertero di G. Guadagnini e C.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 26 *aprile* 1917, *n.* 864, *col quale vengono stabilite le norme per l'esecuzione e l'esercizio di impianti idraulici per produzione di energia elettrica* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;
Vista la legge 22 maggio 1915, n. 671;
Visto il decreto 20 novembre 1916, n. 1664;
Sulla proposta del ministro segretario di Stato per i lavori pubblici, di accordo con i ministri del tesoro, della guerra e dei trasporti ferroviari e marittimi;
Udito il Consiglio dei ministri;
Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Il Ministero della guerra anticiperà a quello dei lavori pubblici la somma massima di 20 milioni, a seconda del bisogno, per lavori di derivazione d'acqua a scopo di produzione di energia elettrica e per l'esercizio dei relativi impianti, durante il periodo della guerra.

In tale anticipazione sarà compreso l'importo delle forniture di materiali e di mano d'opera che il Ministero della guerra provvederà direttamente.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 31 maggio 1917, n. 127.

Art. 2.

L'Amministrazione dei lavori pubblici d'accordo con l'Amministrazione delle ferrovie, provvederà all'esecuzione immediata dei lavori, all'esercizio degli impianti e disporrà che tutta l'energia prodotta sia posta a disposizione degli stabilimenti militari, o militarizzati, o fornitori dell'Amimnistrazione militare che saranno indicati dal Ministero della guerra.

Art. 3.

Cessati i bisogni dell'Ammministrazione militare, l'esercizio e la utilizzazione degli impianti saranno devoluti all'Amministrazione delle ferrovie.

Se l'Amministrazione ferroviaria non possa o non intenda utilizzare subito, per i suoi bisogni, l'energia ricavata dagli impianti, l'Amministrazione dei lavori pubblici, pur riservando la energia ai futuri bisogni delle ferrovie, provvederà all'esercizio degli impianti stessi. In tal caso il ministro dei lavori pubblici, su parere conforme del Comitato permanente del Consiglio superiore delle acque, potrà dare in concessione gl'impianti o dare in affitto l'energia prodotta prescindendo da qualunque formalità.

Art. 4.

I progetti di esecuzione delle opere e di esercizio degli impianti saranno approvati, qualunque sia il loro ammontare, e qualunque sia il modo di esecuzione, dal ministro dei lavori pubblici, sentito soltanto il Comitato permanente del Consiglio superiore delle acque.

L'approvazione del progetto ha valore di dichiarazione di pubblica utilità delle opere, agli effetti anche dell'art. 13 del decreto Luogotenenziale 20 novembre 1916, n. 1664.

Art. 5.

All'esecuzione dei lavori il ministro dei lavori pubblici potrà provvedere d'accordo con l'Amministrazione della guerra e l'Amministrazione ferroviaria, in economia, per concessione o per appalto.

Per tutti i contratti di appalto e di fornitura ed atti dipendenti, comprese le eventuali risoluzioni o transazioni, il parere del Comitato permanente del Consiglio superiore delle acque terrà luogo di ogni altro parere richiesto dalla legge.

Art. 6.

Con successivo decreto da promuoversi di concerto fra i ministri dei lavori pubblici, della guerra e del tesoro, sarà provveduto a sistemare i rapporti fra i Ministeri della guerra e dei lavori pubblici, agli effetti del presente decreto, facendo luogo, ove occorra, alle conseguenti variazioni di bilancio.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 26 aprile 1917.

TOMASO DI SAVOIA.

BOSELLI — BONOMI — CARCANO — MORRONE.

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 29 *aprile* 1917, *n.* 819, *col quale vengono dichiarate non applicabili agli impiegati che prestano servizio in Libia le disposizioni del decreto Luogotenenziale* 23 *aprile* 1917, *n.* 630, *concernente l'indennità di caro-viveri* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Vista la legge 22 maggio 1915, n. 671, sul conferimento dei poteri eccezionali per la guerra;

Visto il R. decreto 5 giugno 1913, n. 798;

Visti i Nostri decreti 29 ottobre 1916, n. 1499, e 4 febbraio 1917, n. 277;

Visto l'altro Nostro decreto 23 aprile corrente, n. 630, in virtù del quale, con le modalità, con le estensioni e con la decorrenza ivi indicate, viene raddoppiata l'indennità temporanea concessa col citato Nostro decreto 29 ottobre 1916, n. 1499, al personale di ruolo dell'Amministrazione civile dello Stato;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del presidente del Consiglio dei ministri, di concerto col ministro delle colonie e con quello del tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico.

Le disposizioni del Nostro decreto 23 aprile corrente, n. 630, non sono applicabili nei riguardi dei funzionari ed agenti delle

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 30 maggio 1917, n. 126.

varie Amministrazioni dello Stato che si trovano o saranno destinati a prestare servizio in Tripolitania o in Cirenaica col trattamento previsto dal R. decreto 5 giugno 1913, n. 798.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 29 aprile 1917.

TOMASO DI SAVOIA.

BOSELLI — COLOSIMO — CARCANO.

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 13 *maggio* 1917, *n.* 824, *col quale l'autorità militare è autorizzata a requisire i materiali metallici d'armamento ed il materiale rotabile delle ferrovie e tramvie* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;
Vista la legge 22 maggio 1915, n. 671;
Visto l'art. 135 del testo unico di leggi approvato con R. decreto 9 maggio 1912, n. 1447;
Udito il Consiglio dei ministri;

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 28 maggio 1917, n. 124.

Sulla proposta del ministro segretario di Stato per la guerra, di concerto col ministro dei lavori pubblici, dei traspori ferroviari e marittimi e di quello del tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Per provvedere ai servizi di trasporto dell'esercito, dipendenti dallo stato di guerra, l'autorità militare è autorizzata a requisire i materiali metallici di armamento ed il materiale rotabile delle ferrovie concesse e delle tramvie extraurbane in costruzione.

È riservato a speciali accordi fra i ministri della guerra, dei trasporti ferroviari e marittimi e del tesoro, qualsiasi provvedimento riguardante le linee ed i materiali di spettanza delle ferrovie dello Stato.

Art. 2.

Alla autorità militare è riservata la facoltà di consegnare ai concessionari delle linee di cui all'articolo precedente, appena ne cesserà il bisogno per gli scopi militari, altro materiale metallico di armamento e rotabile di tipo uguale a quello requisito.

Il materiale che sarà restituito potrà essere sia nuovo, sia usato, purchè adatto ad un regolare e sicuro servizio pubblico.

Art. 3.

Il ministro della guerra designerà l'autorità che dovrà procedere alla requisizione dei materiali metallici di armamento e di quello rotabile; e tale autorità provvederà a compilare lo stato di consistenza del materiale requisito.

I compensi concernenti le ferrovie concesse all'industria privata e le tramvie extraurbane, saranno determinati a norma degli articoli seguenti.

Art. 4.

Nel determinare i compensi dovuti per la requisizione del materiale metallico di armamento e del materiale rotabile di cui all'articolo precedente, saranno tenuti presenti i seguenti criteri:

1° le spese che i concessionari sosterranno per il disarmo dell'armamento, e quello per il ripristino;

2° l'eventuale differenza di valore che si riscontrerà — all'atto della riconsegna — a causa del deterioramento o della diversa qualità fra il materiale metallico d'armamento requisito e quello poi consegnato dall'autorità militare;

3° le spese che i concessionari sopporteranno per le retribuzioni dovute al personale assunto a patti speciali e non avente carattere di avventizio straordinario, quando l'autorità militare non possa collocarlo presso altre aziende in condizioni analoghe;

4° sarà dovuto un compenso pel ritardo dell'apertura all'esercizio quando questo dipenda esclusivamente dalla requisizione. In tale caso esso sarà costituito dal pagamento degli interessi sulla spesa di costruzione prevista in sede di concessione; per le linee, la cui apertura all'esercizio fu prevista per tronchi, il compenso riguarderà soltanto la spesa di costruzione del tronco di cui sarà ritardata l'apertura;

5° quando l'autorità militare non restituisca materiale rotabile nuovo, si terrà conto della differenza di conservazione o di qualità in confronto del materiale requisito.

Art. 5.

Nel caso che sia consegnato dalla autorità militare, materiale metallico di armamento o materiale rotabile usato e sia accordata al concessionario una somma per l'usura del materiale stesso in confronto di quello requisito, tale somma dovrà essere versata con le modalità stabilite dagli atti di concessione per la costituzione dei fondi speciali di rinnovazione dei materiali stessi.

Art. 6.

Tutte le controversie che eventualmente sorgessero a causa della requisizione di cui al presente decreto, saranno decise secondo le norme ed i termini stabiliti nel Nostro decreto 26 aprile 1917, n. 699.

Art. 7.

Il presente decreto entrerà in vigore dalla data della pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale* del Regno.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 13 maggio 1917.

TOMASO DI SAVOIA.

BOSELLI — MORRONE — BONOMI — CARCANO.

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 13 *maggio* 1917, *n.* 828, *col quale sono introdotte maggiori assegnazioni e diminuzioni di stanziamento su alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero per i trasporti marittimi e ferroviari per l'esercizio finanziario* 1916-917 (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Vista la legge 24 dicembre 1916, n. 1738;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato per il tesoro, di concerto con quello per i trasporti marittimi e ferroviari;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Nello stato di previsione della spesa del Ministero per i trasporti marittimi e ferroviari per l'esercizio finanziario 1916-917 sono introdotte le maggiori assegnazione e le diminuzioni di stanziamento di cui alla tabella, allegata al presente decreto, firmata, d'ordine Nostro, dai ministri proponenti.

Questo decreto sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 13 maggio 1917.

TOMASO DI SAVOIA.

BOSELLI — CARCANO — BONOMI

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 30 maggio 1917, n. 126.

Tabella delle maggiori assegnazioni e delle diminuzioni di stanziamento su taluni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero per i trasporti marittimi e ferroviari per l'esercizio 1916-917.

MAGGIORI ASSEGNAZIONI.

Cap.	n.	3.	Ministero - Spese varie d'ufficio. . . .	L.	15,000
»	»	13.	Spese casuali	»	1.500
»	»	24.	Telegrammi da spedirsi all'estero . . .	»	2.000
»	»	27.	Acquisto di carta, ecc	»	8.000
»	»	29.	Compensi per lavori straordinari, ecc. .	»	15.000
»	»	30.	Sussidi alla gente di mare, ecc.	»	2.000
»	»	53.	Spese pel funzionamento della Commissione centrale per il traffico marittimo, ecc.	»	15.000
			Totale . . .	L.	58.500

DIMINUZIONI DI STANZIAMENTO.

Cap.	n.	9.	Assegni e indennità di missione per gli addetti ai Gabinetti.	L.	2.000
»	»	12.	Acquisto di medaglie per lunga navigazione.	»	300
»	»	22.	Spese per l'estrazione dei galleggianti sommersi	»	4.500
»	»	28.	Indennità speciali al personale addetto ai servizi della marina mercantile . . .	»	3.500
»	»	36.	Compenso di navigazione alle navi da carico, ecc.	»	48.200
			Totale . . .	L.	58.500

Visto d'ordine di S. A. R. il Luogotenente Generale di S. M. il Re:
Il ministro del tesoro: CARCANO.

Il ministro incaricato pei trasporti marittimi e ferroviari:
BONOMI.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 17 *maggio* 1917, *n.* 857, *col quale il ministro per i trasporti marittimi e ferroviari è autorizzato a concedere eccezionali anticipazioni alle Società di navigazione sovvenzionate* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;
Vista la legge 22 maggio 1915, n. 671;
Visto il Nostro decreto 29 aprile 1917, n. 671;
Udito il Consiglio dei ministri;
Sulla proposta del ministro segretario di Stato per i trasporti marittimi e ferroviari, di concerto con quello del tesoro;
Abbiamo decretato e decretiamo:
Il ministro pei trasporti marittimi e ferroviari è autorizzato, nei limiti dei fondi disponibili sui capitoli di bilancio relativi ai servizi marittimi sovvenzionati, ad accordare eccezionali anticipazioni alle Società esercenti i servizi stessi, al fine di metterle in grado di continuare ad esercitare, nell'eccezionale periodo attuale, i servizi da ciascuna di esse assunti in forza delle convenzioni marittime vigenti.

Tali anticipazioni dovranno rimborsarsi dalle Società al tesoro a diciottesimi entro i diciotto mesi successivi alla pubblicazione della pace, salvo eventuali compensazioni.

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 31 maggio 1917 n. 127.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 17 maggio 1917.

TOMASO DI SAVOIA.

BOSELLI — BONOMI — CARCANO.

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 20 *maggio* 1917, *n.* 865, *concernente il collocamento fuori ruolo del personale delle Amministrazioni dello Stato, posto a disposizione del Ministrero delle colonie* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Veduti i seguenti decreti Reali, coi quali fu autorizzato il collocamento fuori ruolo di personali delle diverse Amministrazioni dello Stato inviati nelle Colonie:

R. decreti 25 luglio 1912, n. 873; 2 agosto 1912, n. 1133; 26 settembre 1912, n. 1222; 26 gennaio 1913, n. 84; 20 aprile 1913, n. 514; 4 agosto 1913, n. 1135; 4 agosto 1913, n. 1190; 21 ottobre 1913, n. 1316; 4 gennaio 1914, n. 133; 11 gennaio 1914, n. 134; 15 gen-

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 31 maggio 1917, n. 127

naio 1914, n. 56; 5 marzo 1914, n. 361; 23 aprile 1914, n. 693; 27 settembre 1914, n. 1090; 15 ottobre 1914, n. 1500;

Considerata l'opportunità di stabilire con criteri uniformi per tutte le Amministrazioni dello Stato le nome relative al collocamento fuori ruolo del personale delle medesime posto a disposizione delle colonie;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del presidente del Consiglio dei ministri, di concerto con gli altri ministri;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Gli impiegati civili di ogni grado delle Amministrazioni centrali e provinciali dello Stato che sono inviati nelle colonie, possono essere temporaneamente collocati fuori del corrispondente ruolo organico.

I loro posti in tal caso sono dichiarati vacanti e lo stipendio e le competenze ad essi spettanti vanno a carico dei fondi messi a disposizione del Ministero delle colonie.

I detti impiegati e agenti mantengono, in ogni caso, il grado che avevano nel loro ruolo e conservano tutti i loro diritti di carriera.

Riprendendo servizio nell'Amministrazione cui appartengono vanno ad occupare nel ruolo di questa il posto loro spettante. Gli ultimi nominati nel ruolo medesimo, rimangono, ove occorra, in soprannumero e gli stipendi di questi saranno corrisposti nella parte straordinaria dei bilanci dei rispettivi Ministeri, fino a che troveranno posto nel ruolo.

Art. 2.

Il presente decreto sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 20 maggio 1917.

TOMASO DI SAVOIA.

Boselli — Bianchi — Fera — Sacchi — Orlando — Bissolati — Scialoia — Raineri — Corsi — Bonomi — Sonnino — De Nava — Meda — Ruffini — Colosimo — Carcano — Morrone — Comandini.

Visto, *Il guardasigilli*: Sacchi.

COMUNICATO

Si rende noto al personale che dalla sottoscrizione aperta dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato a favore delle famiglie bisognose dei cittadini chiamati alle armi per la guerra e della Croce Rossa, è stata prelevata, per le erogazioni relative al mese di maggio 1917, la somma di L. 99.000, di cui L. 33.000, e cioè il terzo, sono state essegnate al signor presidente del Comitato centrale dell'Associazione italiana della Croce Rossa, previa detrazione di lire 825 che si sono versate all'opera dello « scaldarancio » e lire 66.000 corrispondenti agli altri due terzi, sono state assegnate ai signori prefetti del Regno, proporzionalmente alle popolazioni delle Provincie, perchè provvedano a distribuirle fra i singoli Comitati locali seguendo analogo criterio.

Complessivamente è stata pertanto erogata, per il periodo dal luglio 1915 al maggio 1917, la somma di L. 2.508.000.

Ordine di servizio N. 59. (C.).

Servizio cumulativo con la ferrovia elettrica di Valle Brembana, con la tramvia Borgo S. Donnino-Salsomaggiore e con le ferrovie Sondrio-Tirano e Padova-Piazzola.

AUMENTI DI TARIFFA.

In relazione al decreto Luogotenenziale 18 febbraio 1917, n. 373, per quanto riguarda la ferrovia elettrica di Valle Brembana e la tramvia Borgo S. Donnino-Salsomaggiore ed ai decreti Luogotenenziali 18 febbraio 1917, n. 373, e 29 aprile 1917, n. 726, per ciò che concerne le ferrovie Sondrio-Tirano e Padova-Piazzola, avranno effetto, pei trasporti in servizio cumulativo con dette amministrazioni, i seguenti aumenti di tariffa *a partire dal* 10 *giugno* 1917.

I. — Trasporti viaggiatori e bagagli.

a) *Ferrovia elettrica di Valle Brembana.*

Per conto di questa ferrovia sono da riscuotersi, *per ogni viaggiatore,* con biglietto sia a tariffa ordinaria che a tariffa ridotta, le soprattasse progressive appresso indicate, da computarsi soltanto sulla quota della ferrovia stessa:

L. 0.05 per ciascun biglietto da L. 0.55 fino a L. 1
» 0.10 » » » » » 1.05 » » » 2
» 0.15 » » » » » 2.05 in poi.

Tali soprattasse si riscuoteranno:

1) per i biglietti a destinazione fissa secondo le istruzioni che il controllo viaggiatori e bagagli di Firenze impartirà direttamente alle stazioni ed agenzie interessate;

2) per i biglietti a tariffa ridotta, in aumento alle quote indicate nell'allegato n. 9 all'ordine di servizio n. 193/1916, seguendo — circa la loro indicazione sui biglietti — le stesse modalità stabilite nell'ordine di servizio n. 120-1916 per le soprattasse delle ferrovie dello Stato.

b) *Tramvia Borgo S. Donnino-Salsomaggiore.*

Ricordando che il servizio cumulativo con Salsomaggiore, limitato, per i viaggiatori, alle sole corrispondenze per le quali esistono biglietti a destinazione fissa, è, pei bagagli, cani e velocipedi ammesso da e per tutte le stazioni della rete dello Stato, si indicano nell'allegato n. 1 al presente ordine di servizio le nuove quote da riscuotersi per conto della tramvia per detti trasporti, in sostituzione di quelle contenute nell'allegato n. 11 all'ordine di servizio n, 184/1916.

c) *Ferrovia Sondrio-Tirano.*

Si rammenta che per questa ferrovia il servizio cumulativo è ammesso, tanto per i viaggiatori quanto per i bagagli, cani e velocipedi, da e per tutte le stazioni della rete dello Stato e si indicano, nell'allegato n. 2, le nuove quote da riscuotersi per

conto della ferrovia stessa nel caso di rilascio di biglietti a tariffa ordinaria a percorso facoltativo, allegato che sostituisce quello n. 3 pubblicato con l'ordine di servizio n. 193-1916.

Nessun aumento subiscono i prezzi dei bagagli, cani e velocipedi pei quali valgono quindi ancora i prezzi dell'allegato n. 15 al detto ordine di servizio.

Per i biglietti a tariffa ridotta si trascrivono nell'allegato n. 3 i nuovi prezzi da riscuotersi per conto della ferrovia stessa, avvertendo che questo allegato (nel quale si ripetono anche le quote pei bagagli) sostituisce quello n. 5 pubblicato con detto ordine di servizio n, 193-1916.

II. — Trasporti a grande velocità e piccola velocità accelerata ed ordinaria.

a) *Ferrovia della Valle Brembana.*

Le soprattasse di transito sono modificate secondo risulta dall'allegato n. 4 al presente ordine di servizio.

Nell'importo delle nuove soprattasse è già compreso l'aumento del 10 % di cui il comma *g*) della parte III dell'ordine di servizio n. 193-1916.

b) *Ferrovia Sondrio-Tirano.*

Aumento del 10 % sulle tasse di porto, sui diritti fissi, sulle quote di correzione e sulle tasse accessorie.

Tale nuovo aumento, che è da applicare anche per i trasporti eseguiti in base alle concessioni speciali ed al regolamento per i trasporti militari, va computato con arrotondamento di cinque in cinque centesimi, col minimo di centesimi cinque per ogni spedizione.

Sono esclusi dal detto nuovo aumento i trasporti a carro completo composti delle seguenti merci:

1) frumento, granturco, rispettive farine e semolini;

2) derrate alimentari di prima necessità, cioè: bestiame minuto macellato, burro fresco o salato, carni affumicate, insaccate, salate od altrimenti preparate, carni fresche macellate, for-

maggi freschi o sodi, frutta, funghi, grasso, lardo, latte, latticini, legumi, olii, ortaglie e verdure, pane, pasta da vermicellaio, patate, pesci, pollame, riso, tonno sott'olio e uova;

3) carbone fossile e relativi surrogati (legna da ardere, ligniti e simili).

c) *Ferrovia Padova-Piazzola.*

L'aumento del 20 %, di cui l'ordine di servizio n. 30-1917, viene elevato al 35 %, con la esclusione da ogni aumento dei trasporti a carro completo di granaglie e generi alimentari di prima necessità, nonchè di carboni fossili e relativi surrogati (legna, lignite e simili).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9, 16 *e* 22.

Allegato N. 1 all'ordine di servizio N. 59-1917.

Tramvia Borgo S. Donnino-Salsomaggiore

Il servizio cumulativo per il trasporto dei bagagli, cani e velocipedi è ammesso da e per tutte le stazioni della rete dello Stato.

Dal transito di Borgo S. Donnino alla seguente stazione e viceversa	Chilometri	BAGAGLI Prezzo per chilogrammi										Oltre 100 kg. Prezzo per tonnell. (1)	Cani — Prezzo per capo (1)	Velocipedi per macchina (1)
		10	20	30	40	50	60	70	80	90	100			
Salsomaggiore	10	0.90	0.90	0.90	0.90	0.90	1.00	1.15	1.35	1.50	1.65	16.33	0.55	0.55

(1) Tassa minima: — Bagagli: per spedizione L. 0.90; Cani: per capo L. 0.55; Velocipedi: per macchina L. 0.55.

Allegato N. 2 all'ordine di servizio N. 59-1917.

Ferrovia Sondrio-Tirano.

Ammessa al servizio cumulativo viaggiatori, bagagli, cani e velocipedi da e per tutte le stazioni della rete dello Stato.

VIAGGIATORI.

Quote unitarie dei biglietti di corsa semplice relative al percorso Sondrio-Tirano.

DA	A	Chilometri	PREZZI					
			Adulti			Ragazzi		
o viceversa			I classe	II classe	III classe	I classe	II classe	III classe
Sondrio	Tresivio-Piateda	5	0.95	0.70	0.55	0.50	0.35	0.30
»	Ponte in Valtellina	9	1.70	1.25	0.80	0.85	0.65	0.40
»	Chiuro	10	1.90	1.35	0.90	0.95	0.70	0.45
»	Tresenda-Aprica-Teglio	17	3.15	2.25	1.45	1.60	1.15	0.75
»	Villa di Tirano	23	4.20	3.00	1.95	2.10	1.50	1.00
»	Tirano	26	4.75	3.45	2.25	2.40	1.75	1.15

Prezzi da riscuotersi per il percorso della ferrovia Sondrio-Tirano pel trasporto dei viaggiatori e dei bagagli in base alle concessioni speciali ed al regolamento dei trasporti militari.

STAZIONI	Ferrovia alla quale appartengono	Transiti (punti di allacciamento con la rete dello Stato)	Distanze dai transiti	Tariffa differenziale B			Tariffa speciale per operai	TARIFFA MILITARE pei trasporti soggetti a tassa di bollo			TARIFFA MILITARE pei trasporti esenti da tassa di bollo			BAGAGLI Base per tonnellata divisibile di 10 in 10 chilog.	
			km.	I	II	III	III	I	II	III	I	II	III	pei trasporti soggetti a tassa di bollo	pei trasporti esenti da tassa di bollo
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
Tresivio Piateda	Sondrio Tirano	Sondrio	5	0.65	0.55	0.35	0.30	0.30	0.30	0.25	0.30	0.30	0.25	1.57	1.52
Ponte in Valtellina	»	»	9	1.—	0.75	0.55	0.50	0.55	0.35	0.30	0.55	0.35	0.30	2.81	2.74
Chiuro	»	»	10	1.15	0.80	0.60	0.55	0.55	0.50	0.30	0 55	0.50	0.30	3.12	3.04
Tresenda Aprica Teglio	»	»	17	1.80	1.35	0.90	0.75	0.75	0.65	0.50	0.75	0.60	0.50	5.31	5.17
Villa di Tirano	»	»	23	2.45	1.70	1.20	0.95	1.—	0.75	0.60	0.95	0.75	0.60	7.17	6.99
Tirano	»	»	26	2.75	2.—	1.35	1.15	1.20	0.80	0.65	1.15	0.80	0.65	8.10	7.90

Militari – Pei viaggi dei militari in treno diretto sulla linea Sondrio-Tirano sono da riscuotersi le tasse minime di L. 2 in 1ª cl., L. 1.50 in 2ª cl., L. 1 in 3ª cl. (comprendenti la tassa e sovratassa di bollo), per ogni persona e per qualsiasi destinazione della linea stessa.

BAGAGLI - Tassa minima per spedizione:

L. 1.05 per le concessioni speciali A e IX.
» 0.75 pei trasporti militari soggetti a tassa di bollo.
» 0.70 per la concessione speciale B e pei trasporti militari esenti da tassa di bollo.

Allegato N. 4 all'ordine di servizio N. 59-1917.

Soprattasse di transito per i trasporti a grande velocità e piccola velocità accelerata e ordinaria in servizio cumulativo con la ferrovia della Valle Brembana.

Grande velocità	per tonnellata	0.70
	minimo per spedizione	0.25
	grano – granturco – farine e semolini	0.55
	Derrate alimentari di prima necessità, carbon fossile e relativi surrogati (legna, ligniti e simili) a carro completo. — per tonnellata	0.60
Piccola velocità accelerata	per tonnellata di derrate	0.50
	minimo per spedizione	0.20
Piccola velocità ordinaria	per tonnellata	0.55
	minimo per spedizione	0.25
	grano – granturco – farine e semolini	0.40
	Derrate alimentari di prima necessità, carbon fossile e relativi surrogati (legna, ligniti e simili) a carro completo. — per tonnellata	0.45
Veicoli	per ogni veicolo	0.55
Feretri	per ogni feretro	1.65
Bestiame	minimo per spedizione	1.10

Ordine di servizio N. 60. (M. L.).

Attivazione degli impianti definitivi di segnalamento e di sicurezza fra le stazioni di Cosenza e di Cosenza Casali.

(Vedi ordine generale 6 e ordine di servizio 185-1916).

Per la conservazione dello scartamento normale nella stazione di Cosenza Casali e del servizio merci F. S. sul tronco Cosenza F. S.-Cosenza Casali e nella stazione di Cosenza Casali delle Ferrovie C. L. sono stati eseguiti fra la stazione di Cosenza e quella di Cosenza Casali i sotto descritti impianti di segnalamento e di sicurezza, i quali verranno attivati dalle ore 12 del giorno 15 giugno 1917.

I detti impianti sono quelli qui appresso specificati:

1° — Un semaforo ad un'ala di partenza situato a m. 95.70 verso Rogliano dall'asse del fabbricato viaggiatori della stazione di Cosenza C. L. per la partenza dei treni a scartamento ridotto, a sinistra rispetto ai treni cui comanda;

2° — Un semaforo ad un'ala di partenza situato a m. 82.20 verso Rogliano dall'asse del fabbricato viaggiatori della stazione di Cosenza F. S. per la partenza delle tradotte a scartamento normale delle F. S., a destra rispetto ai treni cui comanda;

3° — Un semaforo ad un'ala di partenza situato a m. 63.20, verso Cosenza dall'asse del fabbricato viaggiatori della stazione di Cosenza Casali, per la partenza dei treni a scartamento ridotto, a sinistra rispetto ai treni cui comanda;

4° — Un semaforo ad un'ala di partenza situato a m. 63.20 verso Cosenza dall'asse del fabbricato viaggiatori della stazione di Cosenza Casali, per la partenza delle tradotte a scartamento normale, a destra rispetto ai treni cui comanda;

Dei suddetti semafori, quelli di cui ai punti 1° *e* 2° *servono anche per la protezione della stazione di Cosenza Casali verso le due stazioni rispettivamente di Cosenza C. L. e F. S., e quelli di cui ai punti* 3° *e* 4° *servono anche per la protezione rispettivamente di Cosenza C. L. e F. S., verso Cosenza Casali.*

Ciascuno dei suddetti semafori è munito di soneria di controllo per la posizione di via libera.

5° — Quattro leve a terra impiantate in corrispondenza del deviatoio estremo di Cosenza F. S., lato Cosenza Casali, delle quali due servono per la manovra dei segnali, di cui ai punti 1° e 2° e le altre due per dare il consenso meccanico alla stazione di Cosenza Casali sui semafori di cui ai punti 3° e 4°.

6° — Quattro leve parimenti a terra impiantate presso il fabbricato viaggiatori della stazione di Cosenza Casali, delle quali due servono per la manovra dei segnali di cui ai punti 3° e 4° e le altre due per dare il consenso meccanico sui semafori di cui ai punti 1° e 2°.

7° — Un deviatoio di sicurezza all' uscita del cavalcavia, lato Rogliano, della stazione di Cosenza, munito di due fermadeviatoi F. S. La leva di manovra di questo deviatoio è assicurata nella posizione di via deviata con serratura Bourè munita di due chiavi.

8° — Sbarra di sicurezza interessante una sola rotaia del binario normale, situata a metri due verso Cosenza dalla punta del deviatoio estremo di Cosenza Casali da quel lato, e munità di due serrature Bourè di cui una assicura la sbarra nella posizione normale in modo da impedire il transito dei treni F. S. e l'altra assicura la sbarra stessa nella posizione rovesciata in modo da lasciare libero il transito ai treni F. S.

Le leve di cui al n. 5 sono munite di serrature Bourè aventi chiavi collegate coi fermadeviatoi del deviatoio di sicurezza.

Le leve di cui al n. 6 sono munite di serrature Bourè aventi chiavi collegate con le serrature Boirè della sbarra di sicurezza.

9° — Comunicazione telefonica fra il posto di cui al n. 5 e le stazioni di Cosenza F. S., Cosenza C. L. e Cosenza Casali.

Tutti i meccanismi su descritti sono collegati fra di loro in modo che non potrà essere disposto a via libera che un semaforo per volta.

Ordine di servizio N. 61. (M. L.).

Attivazione dei nuovi impianti di segnalamento e di sicurezza fra Spezia Centrale e Spezia Valdellora.

In conseguenza della sistemazione ed ampliamento dello scalo merci P. V. a Spezia Valdellora ed alla costruzione del nuovo

fascio merci, posto a monte dei binari di corsa fra l'imbocco Sud della Galleria dei Cappuccini ed il Bivio per il Porto mercantile di Spezia, allacciato, ai due estremi, ai detti binari di corsa, verranno attivati, a partire dalle ore 11 del giorno 21 giugno 1917, i seguenti impianti:

a) Al Km. 172+267 della linea Pisa-Spezia, in corrispondenza all'estremo del fascio presso l'imbocco Sud della Galleria dei Cappuccini, un posto di centralizzazione a terra delle manovre dei deviatoi e comunicazioni interessanti i binari di corsa, nonchè dei segnali specificati ai punti 2) e 3) dell'unito specchietto.

Tale posto, denominato Garetta *A*, costituirà un nuovo posto di blocco assumendo il n. 28.

b) Al Km. 171+453, in corrispondenza all'estremo del fascio presso il Bivio per il Porto mercantile, una nuova cabina con apparato centrale idrodinamico per la manovra dei deviatoi e comunicazioni interessanti i binari di corsa, nonchè dei segnali specificati ai punti 4) . . . . 9) dell'unito specchietto.

Tale cabina, denominata Cabina *B*, costituirà un nuovo posto di blocco assumendo il n. 29 e sostituirà quello attuale provvisorio situato in una garetta alla progressiva Km. 171+330.

Per conseguenza i successivi posti di blocco verso Pisa assumeranno la numerazione seguente:

Boschetti, n. 30.
Vezzano-cabina *B*, n. 31.
Vezzano-cabina *A*, n. 32.
Arcola, n. 33.
Sarzana-cabina *B*, n. 34.

Sui segnali di cui ai punti 1) 6) 9) verranno dati consensi elettrici imperativi dal nuovo Ufficio Movimento di Valdellora, posto alla progressiva Km. 171+741, inserito nel circuito telegrafico, n. 4014 con la chiamata F. L.

Le Divisioni interessate impartiranno, ciascuna per la parte di propria competenza, le disposizioni di dettaglio per la regolare attivazione degli impianti sopra specificati.

Numero d'ordine	SEGNALE	SIGNIFICATO
1	Semaforo a due ordini di ali di cui il superiore ad un'ala di fermata e l'inferiore a due ali accoppiate di fermata e di avviso. (Sostituisce quello attuale di partenza ad un ordine di ali accoppiate posta all'imbocco N. della Galleria dei Cappuccini alla progessiva km. 172 + 747).	Partenza da Spezia per la direzione di Pisa. Le ali di fermata comandano: la superiore ai treni diretti al F. M. di Valdellora L'inferiore ai treni diretti verso Pisa l'ala di avviso accoppiata all'ala di fermata inferiore si riferisce al segnale di cui al numero 5 dal quale dista.
2	Semaforo ad un ordine di ali accoppiate di fermata e di avviso.	Partenza dal F. M. di Valdellora verso Spezia. L'ala di avviso si riferisce agli esistenti segnali di protezione di Spezia lato Pisa, dai quali dista.
3	Semaforo ad un ordine di ali accoppiate di fermata e di avviso.	Partenza dal binario dei pari di Valdellora verso Spezia. L'ala di avviso si riferisce agli esistenti segnali di protezione di Spezia lato Pisa dai quali dista.
4	Semaforo ad un'ala di fermata . . .	Partenza dal F. M. di Valdellora verso Pisa.

Allegato all'ordine di servizio N. 61-1917.

Ubicazione	Distanze in metri — Dal segnale di I categoria corrispondente	Dall'asse del F. V. di Spezia Centrale	Dall'asse dell'U. M. di Valdellora	Dalla traversa limite del deviatojo estremo	Dalla punta del deviatojo estremo	POSTO di manovra	CONSENSO elettrico
A destra dei treni ai quali comanda	—	291	—	—	—	Cabina B di Spezia (Posto di blocco N. 27).	Di blocco dalla Garetta A (posto 28) completato da quello dell'U.M. di Valdellora sulle ali di fermata.
»	1268	—	—	—	—	—	—
»	—	—	489	—	—	Garetta A di Valdellora (Posto di blocco N. 28).	Di blocco dalla Cabina B di Spezia (posto 27) sull'ala di fermata.
»	411	—	—	—	—	» »	» »
A sinistra dei treni ai quali comanda	—	—	269	—	—	» »	» »
»	631	—	—	—	—	—	—
»	—	—	190	—	—	Cabina B di Valdellora (Posto di blocco N. 29).	Di blocco dal Posto N. 30 (Boschetti).

Numero d'ordine	SEGNALE	SIGNIFICATO
5	Semaforo a sbalzo ad un'ala di fermata. (Sostituisce quello attuale di identico significato ad un'ala di fermata e piantana diritta, posto alla progressiva km. 171 + 623).	Partenza dal binario dei dispari di Valdellora verso Pisa.
6	Semaforo a tre ordini di ali di cui il superiore ed il medio a due ali accoppiate di fermata e di avviso e l'inferiore ad un'ala di fermata. (Coincide con quello esistente a due ordini di ali accoppiate al quale è stata aggiunta l'ala di fermata inferiore).	Protezione verso Pisa del Bto al Porto Mercantile di Spezia e del F. M. di Valdellora. Le ali di fermata comandano: quella superiore ai treni diretti al Porto Mercantile quella intermedia ai treni diretti a Spezia quella inferiore ai treni diretti al F. M. di Valdellora. L'ala di avviso accoppiata all'ala superiore, si riferisce all'esistente segnale di protezione di Spezia Porto dal quale dista. L'ala di avviso accoppiata all'ala intermedia, si riferisce al segnale di partenza di cui al punto 3 dal quale dista.
7	Semaforo a sbalzo ad un'ala di avviso. (Sostituisce quello attuale di avviso a piantana diritta posto alla progressiva km. 170 + 105).	Avviso delle ali di fermata del segnale di cui al punto 6.
8	Semaforo a due ordini di ali di cui il superiore ad un'ala di fermata e l'inferiore a due ali accoppiate di fermata e di avviso.	Partenza dall'asta di manovra a mare dei binari di corsa per la direzione di Spezia Porto. Le ali di fermata comandano:

Segue *Allegato all'ordine di servizio N. 61-1917.*

Ubicazione	Distanze in metri: Dal segnale di I categoria corrispondente	Dall'asse del F. V. di Spezia Centrale	Dall'asse dell'U. M. di Valdellora	Dalla traversa limite del deviatojo estremo	Dalla punta del deviatojo estremo	Posto di manovra	Consenso elettrico
A sinistra dei treni ai quali comanda	—	—	124	—	—	Cabina B di Valdellora (Posto di blocco N. 29)	Di blocco dal Posto N. 30 (Boschetti)
»	—	—	728	199	—	» »	Dall'U. M. di Valdellora
—	900	—	—	—	—	—	—
—	997	—	—	—	—	—	—
»	920	—	—	—	—	» »	—
»	—	—	336	—	—	» »	—

Numero d'ordine	SEGNALE	SIGNIFICATO
	Segue Semaforo a due ordini, ecc.	la superiore alle tradotte dirette al frigorifero militare l inferiore a quelle dirette a Spezia Porto. L'ala di avviso accoppia'a all'ala inferiore si riferisce al segnale esistente di protezione di Spezia Porto dal quale dista.
9	Semaforo a due ordini di ali di fermata). (Esistente).	Protezione verso Spezia Porto del B^{io} al Porto Mercantile. L'ala superiore comanda ai treni diretti verso Pisa. L'ala inferiore comanda alle tradotte dirette sull'asta di manovra a mare dei binari di corsa.

Segue *Allegato all'ordine di servizio N. 61-1917.*

Ubicazione	Distanze in metri					Posto di manovra	Consenso elettrico
	Dal segnale di I categoria corrispondente	Dall'asse del F. V. di Spezia Centrale	Dall'asse dell'U. M. di Valdellora	Dalla traversa limite del deviatojo estremo	Dalla punta del deviatojo estremo		
—	442	—	—	—	—	Cabina B di Valdellora (Posto di blocco N. 29).	—
»	—	—	—	—	241	» »	Di blocco dal Posto N. 30 (Boschetti) sull'ala superiore dall'U. M. di Valdellora sull'ala inferiore.

Ordine di servizio N. 62. (C.).

Trasporti per conto delle società cooperative di consumo fra gli agenti ferroviari.

La « *Società anonima cooperativa di consumo fra il personale delle strade ferrate di Cecina* », la « *Società anonima cooperativa di consumo fra i ferrovieri di Firenze* » e la « *Società cooperativa di consumo fra il personale delle ferrovie dello Stato in Reggio Calabria* » sono ammesse a fruire, per le proprie spedizioni, della tariffa ridotta applicabile ai trasporti eseguiti per conto delle società cooperative ferroviarie, sotto l'osservanza delle norme e delle condizioni stabilite del regolamento, di cui l'ordine di servizio n. 167-1911.

I nomi delle predette società cooperative devono, pertanto, essere aggiunti, alla sede opportuna, nell'elenco allegato *A* al citato regolamento.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Comunicazioni.

Esclusione dalle gare. — Il Consiglio d'Amministrazione nell'adunanza del 31 agosto 1916 ha deliberato che la ditta Luigi Botti di Rocca di Papa sia esclusa dal fare offerte per tutti i contratti con le amministrazioni dello Stato.

VARIAZIONI da apportare all'elenco dei rappresentanti e delegati di categoria.

Categoria	CARICA	INDICAZIONI già portate nei Bollettini	VARIAZIONI
1ª	Delegato	**Brighenti** cav. ing. Roberto – ispett. capo – Sez. Lav. Castell. Adr.	**Brighenti** cav. ing. Roberto – capo divisione – Div. Lav. Ancona,
3ª	Delegato	**Boccalone** Michele – s. c. ufficio – Div. Mov. Bari.	**Boccalone** Michele – capo ufficio – Div. Movim. Bari.
3ª	Delegato	**Morpurgo** Benedetto – s. c. Ufficio – Serv. Lav. Roma	**Morpurgo** Benedetto – capo ufficio – Serv. Lav. Roma.
3ª	Delegato suppl.	**Pancani** Luigi – capo ufficio – uff. Rag. Firenze.	**Pancani** Luigi - ispettore - uff. Ragioneria – Firenze.
3ª	Delegato suppl.	**Trenti** rag. Luigi – s. c. ufficio – Serv. Lavori Roma,	**Trenti** rag. Luigi – segretario princip. – Servizio Lavori Roma.
4ª	Delegato	**Martinero** Domenico – assist. dei lavori – Div. Lavori Genova.	**Martinero** Domenico – applic. tecnico – Div. Lavori Genova.
4ª	Delegato	**Citernesi** geom. Lorenzo – assist. dei lavori – Sezione Lav. Firenze.	**Citernesi** geom. Lorenzo – applic. tecnico – Sez. Lavori Firenze.
4ª	Delegato suppl.	**Loria** Cesare – applic. tecnico princip. – Sez. Lav. Caltanisetta.	**Loria** Cesare – sotto ispettore – Sez. Lav. Caltanisetta.
4ª	Delegato suppl.	**Summa** Andrea – applic. tecnico princip. – Sez. Lav. Sud. Napoli.	**Summa** Andrea – sotto ispett. – Sez. Lav. Sud Napoli.

Categoria	CARICA	INDICAZIONI già portate nei Bollettini	VARIAZIONI
5ª	Delegato	**Schezzini** Giovanni – disegnatore – Div. Lav. Genova.	**Schezzini** Giovanni – disegnatore princip. – Div. Lav. Genova.
5ª	Delegato	**Tognetti** Alberto – disegnagnatore – Serv. Traz. Firenze.	**Tognetti** Alberto – disegn. princip. – Servizio Trazione Firenze.
5ª	Delegato suppl.	**Albini** Pasquale – disegnatore – Serv. Traz. Firenze.	**Albini** Pasquale – disegnatore principale – Serv. Traz. Firenze.
10ª	Delegato suppl.	**Menallo** rag. Paolo – capo gestione Magazz. – Palermo C.	**Menallo** rag. Paolo – segr. amministr. – Magazz. Palermo C.
10ª	Delegato suppl.	**Soligo** Pietro – applicato princip. – Magazz. Vicenza.	**Soligo** Pietro – segret. amm. – Magazz. Vicenza.
11ª	Delegato	**D'Amico** Nicolò – applicato – Magazz. Palermo C.	**D'Amico** Nicolò - applic. principale – Magazz. Palerm. C.
11ª	Delegato	**Fiorelli** Costanzo – applicato – Dep. Comb. Roma Trastevere.	**Fiorelli** Costanzo - applicato prihcip. - Dep. Comb. Roma Trastevere.
17ª	Delegato	**Natalini** Fernando – capo dep. 3° gr. – Dep. Loc. Ancona.	**Natalini** Fernando – capo dep. 2° grado – Dep. Loc. Ancona.
17ª	Delegato	**Scursatone** Agostino – capo dep. princip. – Dep. Loc. Savona F.	**Scursatone** Agostino – cap. dep. princip. – D. L. Spezia.
20ª	Delegato	**Parrini** Giuseppe – accenditore – Dep. Loc. Parma.	**Parrini** Giuseppe – c. sq. accend. e manov. – Dep. L. Pistoia.
27ª	Delegato suppl.	**Carucci** Romeò – capo staz. 3° gr. – Staz. Tavernelle.	**Carucci** Romeo – capo staz. 2° grado – Staz. Tavernelle.

Categoria	CARICA	INDICAZIONI già portate nei Bollettini	VARIAZIONI
28ª	Rappresentante	**Pecoraro** dott. Arturo – capo staz. di 3° gr. – Staz. Pisa P. N.	Rinunciatario alla carica di rappresentante.
28ª	Rapp. suppl.	**Azzario** Isidoro – capo staz. di 3° gr. – Staz. Rho.	Rinunciatario alla carica di rappresentante supplente.
28ª	Delegato	**Palumbo** Gaetano – applicato – Staz. Foggia.	**Palumbo** Gaetano – capo gest. 2° gr. – Staz. Foggia.
28ª	Delegato	**Suppini** Mario – applicato – Staz. Bassano V.	Nominato rappresentante.
28ª	Delegato	**Mantelli** Amilcare – applicato – Staz. Usmate.	Nominato rappresentante supplente.
29ª	Delegato suppl.	**Tortori** Achille – capo gest. 1° gr. – Staz. Milano P. V.	**Tortori** Achille – capo gest. princip. – Staz. Milano P.V.
31ª	Delegato	**Colombo** Emilio – aiutante Applicato – Staz. Greco Mil.	**Colombo** Emilio – applicato – Staz. Greco Mil.
32ª	Delegato	**Rambaldi** Arturo – capo manovra – Staz. Padova.	Nominato membro della Commissione consultiva Compartimentale di Venezia per le case economiche dei ferrovieri.
33ª	Delegato	**Colombo** Vittorio – guardia di Staz. – Staz. Vicenza.	Ritornato dalle armi, riprende le sue funzioni di delegato.
34ª	Rappresentante	**Parisani** Giovanni – frenatore – D. P. V. Ancona.	Rinunciatario.
34ª	Rappres. suppl.	**Pizzano** Carmine – deviatore – Bivio di Poggioreale.	Nominato rappresentante.
34ª	Delegato suppl.	**Coppa** Francesco – deviatore – Staz. Asti.	**Coppa** Francesco – deviatore – Staz. S. Damiano.

Categoria	CARICA	INDICAZIONI già portate nei Bollettini	VARIAZIONI
34ª	Delegato suppl.	**Gobbi** Cesare – deviatore – Staz. Bologna.	Nominato delegato.
40ª	Delegato suppl.	**Chirichigno** Pietro – c. tecnico di 2° gr. – Off. Loc. Taranto.	**Chirichigno** Pietro – c. tecnico 1° gr. – Off. Loc. Taranto.
42ª	Delegato	**Cerin** Ettore – oper. 1ª classe – Off. idrodin. Venezia.	Rinunciatario.
42ª	Delegato suppl.	**Romani** Ottorino – Operaio di 2ª classe – Rip. tecn. Venezia.	Nominato delegato effettivo.

Il Direttore generale
R. DE CORNÈ.

SENTENZE

Personale - Turni di servizio - Prestazioni eccezionali - Azione di danno - Incompetenza dell'Autorità giudiziaria.

Le disposizioni sui turni di servizio annesse al R. D. 7 novembre 1912, n. 477, comechè emanate nell'interesse della sicurezza dell'esercizio ferroviario, non attrribuiscono alcun diritto subbiettivo. E perciò, di fronte all'art. 2 del decreto stesso, una azione di danni per pregiudizio fisico che si assume derivato da un eccesso di lavoro continuativo ordinato oltre i limiti previsti dalle anzidette disposizioni, implicando una indagine sull'uso che l'Amministrazione abbia fatta del suo potere discrezionale nell'emettere provvedimenti richiesti da esigenze di servizio, non è proponibile davanti il magistrato ordinario.

CASSAZIONE ROMA, Sezioni unite — 24 marzo-18 aprile 1917 (*Pres.* Mortara — *Est.* Petrone — *P. M.* D'Amelio; c. c.). — Sarica contro Ferrovie Stato.

IN DIRITTO.

Osserva che col ricorso s'investe la sentenza nella sola parte, con cui è stato respinto il capo della domanda relativa al risarcimento dei danni, che si assumeva essere derivati al Sarica dal non interrotto servizio per circa 40 ore; e si deduce che la Corte di merito, nel rigettare quel capo di domanda, ha addirittura dimenticate le disposizioni degli art. 2 e 3 del regolamento approvato con Regio decreto 7 novembre 1902, n. 477, le quali stabilendo che la durata del lavoro giornaliero dei macchinisti e fuochisti delle ferrovie non deve superare in un turno le ore dieci; che il lavoro effettivo si svolge nel periodo di tempo, intercedente fra due riposi continuati, e che la durata dei due periodi lavorativi non

deve eccedere le ore diciassette, « pongono una limitazione per le ore di servizio e costituiscono una vera e propria norma di diritto subbiettivo a favore del personale ».

Ma di fronte alla disposizione dell'art. 2 del Regio decreto suindicato, nella quale si sancisce che « le annesse disposizioni (quelle del regolamento) emanate nell'interesse della sicurezza dell'esercizio, non attribuiscono al personale che il diritto al reclamo in via amministrativa al Regio Ispettorato generale delle strade ferrate pei provvedimenti di sua competenza » si fa manifesto come le suaccennate prescrizioni degli art. 2 e 3 costituiscono norme obiettive di amministrazione, che gli organi, a cui esse sono dirette debbono asservare per quanto le esigenze del servizio lo consentono e come da essa verun diritto subbiettivo sorga a favore del personale, il quale non può sperimentare alcuna azione in giudizio e soltanto può ricorrere all'autorità amministrativa, la quale solamente può con perfetta cognizione di causa valutare i bisogni del servizio, e all'occorrenza, variare le disposizioni attinenti al buon andamento dell'esercizio ferroviario.

E oltre che dal surriferito articolo 2 del Regio decreto, il carattere discrezionale (e quindi la loro insindacabilità da parte dell'autorità giudiziaria) dei provvedimenti emessi dall'Amministrazione delle ferrovie in ordine agli orari e ai turni di servizio del personale dipendente, risulta dal chiaro tenore dell'art. 22 del regolamento, nel quale viene statuito che « in caso d'intemperie, accidenti, ritardi, circostanze od esigenze eccezionali del servizio) potranno essere richieste al personale prestazioni straordinarie » e dalla stessa intestazione del regolamento, in cui trovasi espressamente detto che le disposizioni, in esso contenute, sono dettate nei soli riguardi della sicurezza dell'esercizio.

Lo stesso ricorrente finisce per riconoscere che l'operato dell'amministrazione relativamente agli orari e ai turni di servizio del personale rientra nell'ambito del potere discrezionale di lei; ma soggiunge che, quando l'atto abbia lesa la integrità personale dell'impiegato, la discrezionalità non fa venire meno la responsabilità dell'amministrazione perchè nessuno può ritenersi esonerato dall'obbligo generale del *neminem laedere*. Si potrebbe anzitutto osservare che il Sarica richiama così l'autorità giudiziaria a verificare e stabilire quel nesso di causa ad effetto fra la sua

malattia e il servizio straordinario prestato, che già fu, con pieno sindacato giurisdizionale, negato ed escluso nella sede di liquidazione della pensione, mentre, se fosse stato ivi invece accertato, avrebbegli conferito il titolo alla pensione privilegiata, eliminando il pretesto della lite presente. Onde appare senz'altro un motivo d'improponibilità della domanda per l'ostacolo *del bis in idem*.

Se non che, a prescindere da codesta riflessione, emerge proprio dalla disposizione dell'art. 1224 e seguenti, 1151 e 1152 codice civile (a torto e promisquamente, invocati a sostegno del ricorso) che intanto l'Amministrazione potrebbe essere obbligata al chiesto indennizzo, in quanto il suo atto riproduttivo dei danni, fosse colposo. E poichè nella specie la colpa, ascritta all'Amministrazione, sarebbe stata quella di aver imposto al Sarica di prestare un servizio continuato per quaranta ore, così non può revocarsi in dubbio che, per stabilire se tale colpa vi fosse o non, si dovrebbe esaminare se l'Amministrazione delle ferrovie avesse fatto buono o cattivo uso della suo podestà discrezionale, eseguire una indagine sui criteri da essa adottàti nell'emettere quel provvedimento; il che non è possibile, perchè per le ragioni di sopra esposte, l'atto sfugge al sindacato del giudice ordinario.

Osserva che, se pure in ipotesi si potesse prescindere dai suindicati principii, tutte le deduzioni del ricorrente troverebbero un ostacolo invincibile negli apprezzamenti di fatto incensurabili dalla Corte di merito, la quale con ampia e logica motivazione ha dimostrato non solo che il provvedimento dell'Amministrazione era pienamente giustificato dalle eccezionali contingenze del momento, in cui venne richiesta al Sarica una prestazione di opera superiore all'ordinaria, e che perciò nessuna colpa poteva essere alla medesima rimproverata, ma che nei capitoli articolati per la prova testimoniale mancava qualsiasi riferimento a un rapporto di causalità tra il lavoro prestato alla fine di dicembre 1908 dal Sarica e la malattia da cui egli è afflitto.

P. Q. M. La Corte di cassazione a Sezioni unite, rigetta il ricorso prodotto da Francesco Sarica contro la sentenza del 14 aprile-6 maggio 1916 della Corte d'appello di Roma, ecc.

Personale - Pensioni - Riversibilità a favore della vedova - Sentenza di separazione coniugale - Controversia sugli effetti del giudicato - Funzione giurisdizionale della Corte dei conti.

In materia di pensioni a carico dello Stato, le Sezioni unite della Corte dei conti esercitano piena ed esclusiva funzione giurisdizionale e devono conseguentemente pronunciare, ordinando se del caso gli opportuni mezzi istruttori, anche sulle questioni, incidentali o preliminari, che isolatamente considerate potrebbero apparire di competenza del magistrato ordinario.

CASSAZIONE ROMA, Sezione unite — sentenza 28 aprile-16 maggio 1917 (*Pres.* Mortara — *Est.* Morgigni — *P. M.* De Blasio concl. conf.) Ferrovie dello Stato contro Del Conte Amalia vedova Condio.

RITENUTO IN FATTO.

Che Amalia Del Conte, con citazione del 13 novembre 1913, convenne l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato avanti al Tribunale civile di Reggio Calabria, pel pagamento di lire 2.500 all'anno, quale metà della pensione che riscuoteva il defunto marito Flaminio Condio, ispettore in riposo, oltre a lire 10.000 per 4 annualità decorse dalla morte di costui (20 dicembre 1909).

Che contestata la lite, l'Amministrazione eccepì, pregiudizialmente, l'incompetenza dell'autorità giudiziaria, in quanto che — a norma dell'art. 7 della legge 9 luglio 1908, n. 418 — la Del Conte avrebbe dovuto proporre la domanda al Consiglio di amministrazione delle ferrovie dello Stato, salvo il ricorso alla Corte dei conti nel caso di rigetto, e ciò a prescindere dalla mancanza di qualsiasi diritto — in base all'art. 15 del decreto 22 aprile 1909, n. 229, perchè, con sentenza 8 luglio 1881 del Tribunale di Ancona, fu dichiarata la separazione personale per sua colpa; mentre essa Del Conte controdedusse che gli effetti di codesta sentenza erano

cessati, per sopravvenuta riconciliazione e riunione col marito, sul quale fatto chiese essere ammessa alla prova per testimoni;

Che lo adito Tribunale, con sentenza 19-30 marzo 1915, giudicò non potersi porre in dubbio la incompetenza dell'autorità giudiziaria in materia di liquidazione di pensione, ma che la eccezione della Del Conte involgendo una questione di stato della persona, il decidere su di ciò era di competenza del giudice ordinario, e pertanto l'ammise alla domandata prova;

Che essendo stata questa decisione confermata dalla Corte di appello di Catanzaro, con sentenza 27 giugno-18 luglio 1916, l'Amministrazione ha ricorso, per un solo motivo.

CONSIDERATO IN DIRITTO.

Che la liquidazione delle pensioni a carico dello Stato, regolata, con norma generale, dall'art. 11 della legge 14 agosto 1872, n. 800, e dall'art. 56 del successivo R. D. del 5 ottobre dello stesso anno, n. 884, fu particolarmente disciplinata, in confronto del personale delle ferrovie, nell'art. 7 della legge 9 luglio 1908, n. 418, cui corrisponde l'identica disposizione dell'art. 22 della legge T. U. 22 aprile 1909, n. 229.

Dettano codesti articoli che il Consiglio di amministrazione delle ferrovie dello Stato liquida le pensioni, e contro le sue deliberazioni, riguardanti il diritto e la determinazione della somma, è ammesso entro il termine di 90 giorni dalla comunicazione da farsi in conformità dell'art. 127 del regolamento 5 settembre 1895, n. 603, per l'esecuzione delle leggi sulle pensioni civili e militari — il ricorso alla Corte dei conti, che *giudica definitivamente.*

Adunque, emerge, manifestamente, da tali disposizioni che tutto ciò che ha riferimento a questa materia è di cognizione, in sede amministrativa, del predetto consiglio, e, in sede contenziosa, della Corte dei conti, la quale, esercita funzione, giurisdizionale, piena ed esclusiva, e debba, conseguentemente pronunciare sulle questioni giuridiche incidentali o preliminari, che, isolatamente considerate potrebbero apparire di dominio della giurisdizione ordinaria, e possa all'uopo ordinare gli opportuni mezzi istruttorii; infatti sancisce l'art. 3 del succitato decreto, sul procedimento

contenzioso della liquidazione delle pensioni: « le decisioni della Corte dei conti sono preparatorie, interlocutorie e definitive ». Il che è in perfetta conformità all'ordinamento generale del giudizio sulle pensioni degli impiegati dello Stato, civili e militari.

Per fermo, se l'art. 15 della mentovata legge del 1909 stabilisce che la pensione, che appartenga o che sarebbe appartenuta all'agente nell'epoca della morte, è riversibile in parte alla sua vedova, contro la quale non sussista sentenza di separazione personale, passata in giudicato e pronunciata per colpa di lei o di entrambi i coniugi, quando il matrimonio con l'agente sia di due anni almeno anteriore al giorno in cui questi abbia cessato di versare le ritenute per conseguimento di pensione o per morte, ovvero sia nata prole, ancorchè postuma, di matrimonio più recente; se il seguente articolo 20 fissi la percentuale, a seconda che essa vedova sia rimasta sola, o con figli nati o legittimati dal suo matrimonio con l'agente, ovvero con figli di precedente matrimonio di costui, con o senza figli dell'ultimo matrimonio, è certo che il Consiglio di amministrazione non può limitare il suo esame unicamente alla determinazione della misura della pensione, ma deve estenderlo alla sussistenza, o meno, delle condizioni statuite dalla legge, caso per caso. Del pari la Corte dei conti, nella sede contenziosa, sul ricorso degli interessati contro le deliberazioni del suddetto consiglio, dovrà, necessariamente, giudicare intorno a tutte le controversie che possono sorgere sia in quanto al diritto di conseguire la pensione, sia, in relazione alla qualità giuridica dei richiedenti, sia circa le cause di decadenza dal diritto stesso.

Nella specie, trattavasi appunto della vedova di un impiegato ferroviario in riposo, che domandava la parziale riversibilità in suo favore della pensione del defunto marito. Dovevasi pertanto considerare se in lei concorressero, ovvero non, le condizioni stabilite dalla legge speciale e, particolarmente, se fosse di ostacolo — come l'Amministrazione riteneva — una sentenza di separazione personale, passata in cosa giudicata e pronunciata per sua colpa: nel mentre si sosteneva dalla richiedente che ne fossero cessati gli effetti col fatto della coabitazione, a mente dell'art. 157 cod. civ. L'esame e la decisione su ciò, era, indubbiamente, nelle attribuzioni del Consiglio di amministrazione delle ferrovie dello Stato

e, nel caso di ricorso, in quelle della Corte dei conti, in sede contenziosa.

Il pronunciare circa gli effetti del predetto giudicato relativamente alla pensione domandata, e sulla dedotta coabitazione, non costituiva una pregiudiziale *questione di stato,* da doversi risolvere in un giudizio autonomo — ma era, invece, la semplice constatazione della esistenza o meno di uno dei presupposti per il diritto alla menzionata riversibilità parziale della pensione.

Onde è che la Corte di appello, col respingere l'eccezione di incompetenza dell'autorità giudiziaria, violò, apertamente, le citate disposizioni di legge, e incorse anche nel mentovato errore di diritto, e in una flagrante contraddizione quando — nel tempo stesso che riteneva che la funzione *della Corte dei conti si esplica non solo nel determinare l'ammontare della pensione, ma anche nel riconoscere se il richiedente abbia o non abbia il diritto ad ottenerla,* e quindi ad essa spetta *il decidere se alla donna maritata, legalmente separata dal marito defunto, sia dovuta la pensione* — avvisò che *se sorge controversia sulla esistenza giuridica della separazione personale, allora è l'autorità giudiziaria che deve decidere tali controversie, che sono di natura eminentemente pregiuziali, trattandosi di una vera questione di stato, che esorbita dai limiti della competenza sia del Consiglio di amministrazione delle ferrovie, sia della Corte dei conti, e che, anche se proposta incidentalmente, non forma un accessorio di fronte alla domanda principale, ma costituisce invece oggetto di un giudizio autonomo, che deve precedere l'altro giudizio, sul quale influisce.*

P. Q. M. La Corte, cassa, senza rinvio, la sentenza 27 giugno-18 luglio 1916 della Corte di appello di Catanzaro, ecc.

Anno X - N. 24 **14 Giugno 1917**

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

Parte prima. — Leggi e decreti:

Parte seconda. — Ordini generali, Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:

Roma, giugno 1917 — Tip. Nazionale Bertero di G. Guadagnini e C.

Parte terza. — Ordini di servizio e Circolari *di durata determinata:*

In appendice:

(*Per memoria*).

Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria:

DECRETO LUOGOTENENZIALE 13 *maggio* 1917, *n.* 854, *col quale lo stanziamento del capitolo n. 57-IV dello stato di previsione della spesa del Ministero per i trasporti marittimi e ferroviari per l'esercizio finanziario* 1916-917 *è aumentato di L.* 400.000 (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;
Vista la legge 22 maggio 1915, n. 671, sul conferimento al Governo dei poteri straordinari per la guerra;
Vista la legge 24 dicembre 1916, n. 1738;
Udito il Consiglio dei ministri;
Sulla proposta del ministro segretario di Stato per il tesoro, di concerto con quello per i trasporti marittimi e ferroviari;
Abbiamo decretato e decretiamo:
Lo stanziamento del capitolo n. 57-IV « Premi di assicurazione contro i rischi di guerra dei piroscafi viaggianti in servizio sovvenzionato » dello stato di previsione della spesa del Ministero per i trasporti marittimi e ferroviari per l'esercizio finanziario 1916-1917 è aumentato di lire quattrocentomila (L. 400.000).

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 13 maggio 1917.

TOMASO DI SAVOIA.

BOSELLI — CARCANO — BONOMI.

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 5 giugno 1917, n. 131.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 13 *maggio* 1917, *n.* 901, *concernente la limitazione del traffico ferroviario e delle merci* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Vista la legge 22 maggio 1915, n. 671, che conferisce al Governo del Re poteri straordinari durante la guerra;

Viste le tariffe e condizioni valevoli per i trasporti effettuati sulle linee ferroviarie esercitate dallo Stato;

Considerata la necessità di ridurre il consumo del carbone e di conseguire il massimo rendimento dei carri impiegati nei trasporti;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato per i trasporti marittimi e ferroviari, di concerto coi ministri del tesoro, della guerra, dell'agricoltura e dell'industria, commercio e lavoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

L'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, ferme restando le disposizioni vigenti per i trasporti d'interesse militare, è autorizzata:

a) ad accettare trasporti a piccola velocità soltanto se eseguiti a carro completo ed a condizione che siano sempre utilizzati totalmente i carri che l'amministrazione fornisce, qualunque sia la loro portata anche se diversa da quella domandata dallo speditore;

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 7 giugno 1917, n. 133.

b) ad ammettere la riunione nello stesso carro di due o più spedizioni, anche se destinate a due località purchè distanti tra loro non più di cento chilometri, e senpre quando siano situate sull'itinerario normale della località più lontana.

Una di tali spedizioni potrà essere accettata senza vincolo di peso quando serva a completare l'utilizzazione del carro;

c) a limitare l'accettazione dei trasporti a piccola velocità a distanze non maggiori di cinquecento chilometri, dalla stazione di partenza a quella di arrivo definitivo della merce.

Ai contravventori ed a coloro che con qualsiasi mezzo eludono questa disposizione, saranno applicabili le sanzioni dell'art. 1° del decreto Luogotenenziale 22 agosto 1915, n. 1288 (1);

d) ad accettare a grande velocità merci che le tariffe prescrivono sieno accettate per la spedizione soltanto a piccola velocità;

e) ad eseguire anche con treni viaggiatori trasporti che le tariffe prescrivono di effettuare soltanto con treni merci.

Art. 2.

A deroga del precedente articolo l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato è autorizzata, mano mano che si renda assolutamente necessario:

---

(1) **Decreto Luogotenenziale 22 agosto 1915, n. 1288.**

Art. 1. — Chiunque contravviene agli ordini che l'autorità competente ha pubblicato, anche prima dell'emanazione del presente decreto, per regolare la produzione ed il commercio dei generi alimentari, è punito con l'arresto fino a due anni e con l'ammenda da lire cento a lire duemila, senza pregiudizio delle maggiori pene previste dal Codice penale.

Art. 2. — I funzionari e gli agenti ai quali è affidata la sorveglianza per l'applicazione delle norme che regolano la produzione e il commercio dei generi alimentari, hanno obbligo di constatare le contravvenzioni alle norme stesse per denunciare i colpevoli all'autorità giudiziaria.

Il funzionario o l'agente che, avendo acquistato notizia di una contravvenzione a tali norme, omette o indebitamente ritarda la denuncia, è punito con la multa da lire cinquanta a lire mille.

Alla multa può, in casi di maggiore gravità, essere aggiunta l'interdizione dai pubblici uffici fino a un anno.

a) a sospendere temporaneamente l'accettazione delle spedizioni a piccola velocità, anche se a carro completo, delle merci (qualunque sia la tariffa chiesta o applicabile: speciale, locale, eccezionale, cumulativa, ecc.), ascritte alle seguenti tariffe delle ferrovie dello Stato:

N. 108, serie A, B (meno la radice di regolizia, le piante e le piantine) e D.

N. 111, serie B, C (meno le giostre e le masserizie) e D.

N. 118, serie A, B (meno i rocchetti per telai) C, D e F.

N. 119, serie C e D.

N. 120, tutte le serie, meno lo zolfo, la sabbia quarzosa per la fabbricazione del vetro, il caolino e la terra refrattaria.

N. 121, tutte le serie, meno le pietre da molino e i mattoni di terra refrattaria;

b) ad escludere temporaneamente dalla accettazione, tanto a grande, quanto a piccola velocità, le seguenti merci: porcellane e cristallerie, mode e confezioni, pelliccerie, giocattoli, specchi, tappeti, profumerie, chincaglierie, liquori e bevande (esclusi i vini e la birra), acque gazzose, strumenti e arredi musicali;

c) a limitare temporaneamente le accettazioni dei trasporti a grande velocità alle spedizioni tassabili in base a tariffe con prezzi fatti per carro o vincolate ad un peso minimo per carro, nonchè alle spedizioni (nel limite di una al giorno da uno stesso mittente ad uno stesso destinatario) effettuate in base alle tariffe continentali: generale e speciali 6 serie A ed 8 serie A, sino a 200 kg. per spedizione: speciali 1, 2 serie A, 3 serie A ed 11, nei limiti di peso rispettivamente stabiliti in tariffa, eccezione fatta per il petrolio e la benzina le cui spedizioni, salvo le prescritte cautele, saranno ammesse fino a 250 kg. per spedizione; speciali 4 serie A e B ed 801, senza limite di peso; speciale 5 serie A e B, fino a kg. 1000 per spedizione, ed alle corrispondenti tariffe interne sicule.

Nulla è innovato per quanto riguarda la tariffa speciale n. 9, tanto continentale, quanto interna sicula.

Art. 3.

Le disposizioni contenute nel presente decreto si applicano anche alle ferrovie concesse all'industria privata ed alle tramvie, pei trasporti in servizio cumulativo e di corrispondenza con le ferrovie dello Stato e potranno pure essere estese ai servizi internazionali.

Art. 4.

Il presente decreto entrerà in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale* del Regno, e, qualora non sia, per il cessare delle condizioni che lo hanno determinato, revocato con decreto Reale, su proposta del ministro dei trasporti marittimi e ferroviari, sentito il Consiglio dei ministri, avrà vigore fino a tre mesi dopo la pubblicazone della pace.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 13 maggio 1917.

TOMASO DI SAVOIA.

BOSELLI — BONOMI — CARCANO — MORRONE — RAINERI — DE NAVA.

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 17 *maggio* 1917, *n.* 884, *col quale lo stanziamento del Capitolo n.* 57-*IV dello stato di previsione della spesa del Ministero per i trasporti marittimi e ferroviari per l'esercizio finanziario* 1916-917 *è aumentato di L.* 200.000 (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Vista la legge 22 maggio 1915, n. 671, sul conferimento al Governo dei poteri straordinari per la guerra;

Vista la legge 24 dicembre 1916, n. 1738;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato per il tesoro, di concerto con quello per i trasporti marittimi e ferroviari;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Lo stanziamento del capitolo n. 57-IV « Premi di assicurazione contro i rischi di guerra dei piroscafi viaggianti in servizio sovvenzionato » dello stato di previsione della spesa del Ministero per i trasporti marittimi e ferroviari per l'esercizio finanziario 1916-17 è aumentato di lire duecentomila (L. 200-000).

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 17 maggio 1917.

TOMASO DI SAVOIA.

BOSELLI — CARCANO — BONOMI.

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 6 giugno 1917, n. 132.

DECRETO MINISTERIALE 8 *giugno* 1917, *contenente disposizioni provvisorie per il personale della ferrovia Rezzato-Vobarno.*

Il ministro segretario di Stato per i lavori pubblici, ministro incaricato per i trasporti marittimi e ferroviari;

Vista la legge 14 luglio 1912, n. 835;

Visto il regolamento per l'applicazione della citata legge, approvato con Regio decreto 1° maggio 1913, n. 578;

Visto il proprio decreto n. 26895/8589 div. XVI in data 27 settembre 1915 con cui approvava il regolamento per il personale della ferrovia Rezzato-Vobarno;

Visto il decreto Luogotenenziale 9 marzo 1917, n. 505, con cui si stabiliva che l'esercizio della ferrovia suddetta fosse eseguito fino a 3 mesi dopo il termine della guerra a cura della Direzione generale delle ferrovie dello Stato;

Su proposta del direttore generale delle ferrovie dello Stato;

Decreta:

Art. 1.

Durante l'esercizio provvisorio della ferrovia Rezzato-Vobarno da parte della Direzione generale delle ferrovie dello Stato il Consiglio di disciplina di cui all'art. 53 del regolamento per il personale della ferrovia predetta è costituito come segue:

dal capo compartimento delle ferrovie dello Stato a Milano con funzioni di presidente;

da un funzionario delle ferrovie dello Stato di grado non inferiore al 4°, da designarsi anno per anno dal direttore generale delle ferrovie stesse, il quale designerà contemporaneamente un'altro funzionario per l'eventuale sostituzione del primo in caso di impedimento;

da un rappresentante del personale, secondo le modalità stabilite dal regolamento.

Art. 2.

Tutte le funzioni che il regolamento del personale assegna alla Deputazione provinciale di Brescia saranno. durante l'esercizio provvisorio, esercitate dal direttore generale delle ferrovie dello Stato.

Le funzioni assegnate dal regolamento al direttore ed ai capiservizio della ferrovia Rezzato-Vobarno saranno esercitate dal *delegato per l'esercizio* che è preposto all'esercizio della linea stessa. Quest'ultimo avrà pure facoltà di assumere il personale avventizio ed, a parziale deroga da quanto dispone l'articolo 23 del regolamento, di accordare i congedi ordinari al personale.

Art. 3.

Durante l'esercizio provvisorio della ferrovia Rezzato-Vobarno da parte della Direzione generale delle ferrovie dello Stato, rimarrà sospesa l'azione di vigilanza sull'esercizio della linea da parte dell'Ufficio speciale delle ferrovie.

Roma, 8 giugno 1917.

Il ministro dei L. P. incaricato per i trasporti marittimi e ferrov.:

BONOMI.

Ordinanza del Comitato combustibili nazionali, relativa alla requisizione di tutte le giacenze e dell'intera nuova produzione di combustibili nazionali (1).

IL COMITATO DEI COMBUSTIBILI NAZIONALI

Visti i decreti-legge Luogotenenziali 7 e 25 gennaio 1917, numeri 35 e 93, 22 febbraio 1917, n. 261 e 26 aprile 1917, n. 696;

Ordina :

Art. 1.

Tutti i coltivatori di miniere di lignite, antricite, scisti bituminosi, giacimenti di torbe e gli esercenti di fabbriche di mattonelle, composte anche in parte di combustibile nazionale, in confronto dei quali non siano state emesse dal Comitato ordinanze di prelevamento di produzione, sono obbligati fino a nuovo ordine a tenere a disposizione di questo Comitato, a decorrere dall'11 giugno p. v., tutte le giacenze e l'intera loro nuova produzione di combustibili nazionali. Questo Comitato si riserva tuttavia di consentire l'esecuzione in tutto o in parte di quei contratti di somministrazione di combustibili nazionali che intervenuti direttamente fra i produttori ed i consumatori conferiscano a suo insindacabile giudizio agli scopi dell'economia nazionale.

Art. 2.

Entro il 15 giugno p. v., tutti i produttori di combustibili nazionali che abbiano o stiano per avere presso i centri di produzione o di deposito quantitativi di combustibili che, per effetto della di-

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 4 giugno 1917, n. 130.

sposizione di cui al precedente articolo, non possono senza l'adesione di questo Comitato essere ceduti al commercio ed al consumo debbono far pervenire con lettera raccomandata a questo Comitato in Roma, con sede in via Francesco Crispi 10, una denuncia sottoscritta con i seguenti dati:

1° la denominazione e la sede della miniera lignitifera o del giacimento di torbiere o della fabbrica di mattonelle combustibili;

2° le qualità e le caratteristiche della produzione media giornagliera, aggiungendo possibilmente una analisi contenente per la lignite il numero di calorie che sviluppa e le percentuali di umidità, zolfo e ceneri;

3° i quantitativi delle giacenze di combustibili distinte per la qualità e le previsioni in ordine allo sviluppo della produzione nel prossimo trimestre, distinguendo mese per mese e per qualità di combustibile;

4° l'elenco dei contratti direttamente interceduti fra i produttori denuncianti ed esercenti di stabilimenti agricoli o industriali od enti pubblici.

Tale elenco deve contenere, per ogni contratto, la data di questo; la quantità e qualità del combustibile che è oggetto del contratto stesso; il nominativo ed il domicilio del compratore e la specie della sua attività agricola o industriale ove non trattasi di pubblico ente; il prezzo pattuito pel combustibile, specificando il luogo della consegna in relazione al prezzo stesso e gli eventuali anticipi ricevuti in conto prezzo; la durata dei contratti di somministrazione, i termini di consegna e l'indicazione se e per quali quantitativi, distinti per qualità, siano state effettuate, alla data della denuncia, le spedizioni della merce.

Per ciascuna miniera, fabbrica o torbiera il Comitato determina se e quali forniture direttamente concordate fra enti pubblici od esercenti stabilimenti agricoli od industriali debbono avere esecuzione il tutto od in parte, salvo casi eccezionali ed urgenti.

Art. 3.

Gli esercenti di miniere, fabbriche e torbiere di cui all'art 1 sono tenuti dopo il 15 giugno p. v. e sino a nuovo avviso a man-

dare settimanalmente a questo Comitato con lettera raccomandata un esatto elenco dimostrativo della produzione di combustibili, delle spedizioni effettuate e delle variazioni di giacenza dei combustibili stessi presso i centri di produzione e di deposito, fino al sabato sera precedente la data dell'invio periodico e settimanale dell'elenco.

Il 1° elenco dovrà contenere i dati dal 1° gennaio 1917.

Art. 4.

Quando non sia intervenuto accordo, i prezzi provvisoriamente determinati per i prelevamenti di produzione sono soggetti a revicione da parte del Comitato stesso, di autorità od a richiesta del produttore.

A coadiuvare il Comitato in tale determinazione è istituita una Commissione composta di produttori di combustibili nazionali, di altri industriali e di tecnici estranei all'Amministrazione dello Stato.

Per addivenire alla proposta dei prezzi la Commissione procederà a tutte le indagini che crede per tener conto della varietà dei singoli casi in ordine alla qualità dei prodotti, agli oneri dei trasporti dai centri di produzione alle stazioni di spedizioni; alle spese particolari di impianti e di installazioni per il miglior esercizio delle gestioni, calcolando eque quote di ammortamento per le spese stesse.

I termini per l'arbitrato di cui agli articoli 15 e 16 dei decreti Luogotenenziali 7 gennaio e 22 febbraio 1917, nn. 35 e 261, decorrono dalla comunicazione dell'ordinanza con la quale il Comitato, intesa la Commissione, determina, conferma o rettifica il prezzo provvisorio.

La Commissione, quando ne sia richiesta dal Comitato, assisterà il Comitato stesso anche nelle determinazioni relative alla razionale coltivazione delle miniere, fabbriche e torbiere in ordine alle esigenze attuali del paese e a quelle del dopo guerra; ed alla assegnazione di premi di superproduzione agli esercenti che intensifichino la produzione mensile almeno del 20 %.

Per quanto concerne la facoltà d'accedere nelle miniere, fab-

briche e torbiere e di richiedere dati e notizie, i membri della Commissione ed i militari di vigilanza, nell'esercizio delle funzioni loro, sono considerati delegati del Comitato.

Art. 5.

Nello stabilire i prelevamenti della produzione il Comitato, salvo casi d'urgenza, si limiterà di regola alla metà della produzione quando gi esercenti delle miniere dimostrino di destinare la parte disponibile all'adempimento di regolari contratti in località prossime a condizioni da esso ritenute eque e per un periodo non inferiore a due anni dalla pubblicazione della presente ordinanza, interceduti direttamente tra gli esercenti stessi e pubbliche amministrazioni, gestori di pubblici servizi, consorzi di bonifiche meccaniche, stabilimenti agricoli od industriali, ed istituti ospedalieri.

Nei limiti del possibile la preferenza sarà data ai contratti di più lunga durata o che implicheranno impianti industriali di gassificazione o di distillazione, con speciale riguardo a quei produttori che avranno provveduto a loro cura e spesa alla installazione e organizzazione dei mezzi di trasporto dai centri di produzione alla stazione ferroviaria viciniore.

Nell'apprezzamento dell'equità dei prezzi dei prodotti saranno consentite anche disparità di prezzi che derivino dal trattamento dovuto a quei consumatori che abbiano prestato uno speciale concorso finanziario ai produttori per l'impianto e l'organizzazione razionale di una produzione duratura.

Art. 6.

La distribuzione della produzione prelevata viene fatta, senza alcuna responsabilità del Comitato, dal Consorzio approvvigionamenti fra industriali, concessionari ed esercenti di ferrovie, tramvie e navigazioni con sede a Milano e ufficio pei combustibili a Roma in via Francesco Crispi, n. 10, ed in casi eccezionali direttamente dall'esercente, secondo gli ordini di precedenza stabiliti dal Comitato stesso, con la esplicita condizione che la richiesta di fornitura da parte dei consumatori presuppone:

a) rinuncia a qualsiasi pretesa di qualità specifiche di lignite;

b) intesa che le assegnazioni stesse non costituiscono impegno di sorta pel Comitato o pel Consorzio: pertanto reclami in proposito rimarranno inevasi;

c) accettazione che il peso delle spedizioni venga calcolato sulla base di quello tassato dalle ferrovie restando a loro carico tutti gli eventuali cali per evaporazione.

Per tutti gli altri eventuali ammanchi di peso riscontrati per manomissioni, perdite, ecc., i reclami dovranno sempre essere inoltrati alle ferrovie che effettuano il trasporto.

Sia i produttori che i consumatori di combustibili nazionali che consegnino e ricevano i prodotti a mezzo dell'indicato Consorzio approvvigionamenti, dovranno trattare e definire con questo, ogni accordo relativo ai pagamenti; al Comitato dovranno solo rivolgersi le parti in caso di divergenze.

Il Consorzio, per la natura sua e per il comportamento che si è impegnato di tenere, escludendo ogni idea di lucro, provvederà alle spedizioni in base ai prezzi stabiliti dal Comitato nei riguardi di ciascuna miniera, con l'aumento del diritto fisso di cui all'art. 7 e con l'ulterore aumento di una quota per spese generali stabilita in L. 1 la tonnellata salvo ulteriore determinazione del Comitato.

Art. 7.

A decorrere dal 10 giugno p. v. sulla parte di produzione di combustibili e d'agglomerati prelevata dal Comitato, o sulla parte di produzione lasciata a disposizione agli esercenti di produzione di miniere e ricerche i cui atti di concessione, autorizzazione o licenze sieno posteriori al decreto Luogotenenziale 22 febrbaio u. s. è imposto un diritto fisso di L. 1.50 per ogni tonnellata di lignite, antracite, scisti bituminosi e formelle e di L. 1 per ogni tonnellata di torba spedita.

Art. 8.

Restano ferme le determinazioni contenute per tale diritto fisso in singoli atti di concessione, licenze od autorizzazioni od in singoli decreti di prelevamenti.

Art. 9.

Il diritto fisso, da potersi portare in aumento dei prezzi di vendita quando già non ne sia stato tenuto conto è corrisposto:

a) dal Consorzio approvvigionamenti per la parte di produzione di lignite, antracite, scisti bituminosi e torba prelevata dal Comitato;

b) dagli esercenti di miniere e torbiere le cui concessioni, autorizzazioni o licenze sieno posteriori al decreto Luogotenenziale 22 febbraio u. s. ed a norma degli atti stessi per la parte di produzione lasciata a loro disposizione;

c) dagli esercenti di miniere cui sia stato già imposto coi decreti di prelevamento ed a norma dei decreti stessi;

d) dagli esercenti di fabbriche di agglomerati composti in tutto od in parte di combustibili nazionali.

Il pagamento del diritto commisurato al numero delle tonnellate spedite al Consorzio o vendute direttamente è versata al Comitato il 5 ed il 20 di ogni mese con vaglia bancario, possibilmente della Banca d'Italia, all'ordine del Comitato dei combustibili nazionali e per esso al tesoriere centrale dello Stato.

Art. 10.

Per il periodo anteriore al 10 giugno sarà corrisposta al Comitato:

a) dal Consorzio degli approvvigionamenti la somma di L. 1 per ogni tonnellata di combustibile spedita per suo conto;

b) dagli esercenti di cui alla lettera *c*) del precedente articolo il diritto fisso risultante dai rispettivi decreti di prelevamento;

c) dagli esercenti di fabbriche di agglomerati la somma di L. 1.50 per ogni tonnellata spedita secondo gli ordini del Comitato.

Tali somme saranno versate entro il 20 giugno p. v. con le norme di cui al precedente articolo.

Art. 11.

Alla contabilità per tali riscossioni, alla liquidazione delle somme dovute al loro versamento in tesoreria ed alla relativa vigilanza provvede, sotto la sua responsabilità, il capo ragioniere del Ministero dei lavori pubblici, che esercita le sue funzioni anche nei riguardi del Comitato.

Al capo ragioniere del Ministero dei lavori pubblici è all'uopo conferita ogni più ampia facoltà comprese quelle di richiedere agli interessati tutti i dati relativi alla produzione ed alle spedizioni, di procedere a diretti accertamenti coi poteri spettanti ai delegati del Comitato a norma delle vigenti disposizioni Luogotenenziali.

Art. 12.

Ai sensi ed agli effetti dell'art. 17 del decreto Luogotenenziale 7 gennaio 1917, n. 35, ai proprietari dei fondi aventi giacimenti torbiferi per i quali non sia fatta seperata ingiunzione, è prefisso il termine sino al 15 giugno 1917 per dichiarare se intendono procedere direttamente all' estrazione o all'essiccamento della torba, dando garanzia per il pronto inizio dei lavori e per la loro prosecuzione nella presente stagione lavorativa.

Decorso infruttuosamente il termine, il Comitato concederà ad altri l'autorizzazione della lavorazione.

Art. 13.

Tutti coloro che ponendo in esercizio torbiere non ancora attivate avranno per il 30 settembre p. v. approntata torba con umidità non superiore al 20 per cento, in pezzi di dimensione e consistenza tali da riuscire atti all'abbruciamento diretto da parte dei consumatori ed in quantità di almeno 1000 tonnellate per ciascun ettaro di terreno estorbato, avranno diritto ad un premio di lire duecentocinquanta per ettaro.

Il premio sarà raddoppiato quando venga raddoppiata la produzione per ciascun ettaro nei modi suindicati.

Art. 14.

La presente ordinanza si avrà per notificata a tutti gli interessati mediante la sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale* del Regno.

Roma, 26 maggio 1917.

I sottosegretari di Stato:
CANEPA — DALLOLIO — DE VITO.

Ordine generale N. 3. (A).

Modificazioni ed aggiunte al Regolamento per il vestiario uniforme del personale.

Si porta a conoscenza del personale l'unita *Appendice n. 20* al regolamento per il vestiario uniforme del personale.

Con detta Appendice vengono apportate al Regolamento stesso alcune modificazioni ed aggiunte.

Appendice N. 20 al regolamento per il vestiario uniforme del personale.

L'articolo 8 del Regolamento per il vestiario uniforme del personale viene modificato come segue:

Art. 8.

Tutti gli oggetti di uniforme sono somministrati agli agenti in base ai prezzi indicati nelle tabelle *C* e *D*, salvo detrazione del contributo dell'Amministrazione nella proporzione stabilita dalla tabella *B*, per ciascuna qualifica.

L'Amministrazione concede, ogni due anni, un vestiario completo impermeabile (cappello, giubba, calzoni) contribuendo nella spesa in ragione di 5/10 alle seguenti categorie di personale:

— agli agenti addetti alle manovre, ai deviatoi, alle lampisterie, alla vigilanza notturna delle stazioni, alla untura dei veicoli; agli agenti addetti al servizio di illuminazione (elettrica, a gas o a petrolio) nelle aree scoperte delle stazioni, nonchè ai sorveglianti ed operai del telegrafo, ai sorveglianti della linea, ai verificatori, ai capi squadra guardiani di officina, ai guardiani di officina ed ai manovali stabili ed in prova addetti alla pulizia delle carrozze.

Ai macchinisti ed ai fuochisti l'Amministrazione concede, ogni quattro anni, uno speciale vestiario impermeabile costituito da una giubba di tela impermeabile, un paio di gambali di tela impermeabile, un paio di gambali di tela impermeabile ed una cinghia in cuoio giallo. La somministrazione di tali indumenti viene fatta gratuitamente per la prima dotazione e con il contributo dei 3/4 della spesa a carico dell'Amministrazione per i successivi ricambi.

Alle seguenti categorie di agenti l'Amministrazione concede, ogni due anni, un impermeabile gommato con cappuccio contribuendo nella spesa in ragione:

— di 3/10 per i Capi stazione di 2°, 3° e 4° grado, per gli Applicati al Movimento, per i Capi fermata di 1° e 2° grado, per i Capi conduttori, per i Guidatori dirigenti dei treni elettrici, per i Conduttori, per i Capi frenatori, per i Guardafreni, per i Frenatori e per gli Incaricati dei depositi combustibili autonomi;

— di 5/10 per gli agenti incaricati delle funzioni di guardaportone nella sede della Direzione generale di Roma, nonchè per gli agenti (chauffeurs) addetti alle automobili della Direzione generale, ai quali ultimi è pure concesso, con lo stesso contributo a carico dell'Amministrazione, un paio di gambali di cuoio ogni anno.

Ai Capi stazione superiori, ai Capi stazione principali ed ai Capi stazione di 1° grado è concesso di prelevare l'impermeabile gommato con cappuccio in luogo del cappotto di stoffa grigia impermeabile, categoria 29 o 29-bis, qualora a questo lo preferissero, restando a tutto loro carico la relativa spesa come per il detto cappotto di stoffa grigia.

Al personale addetto ai gabinetti di chimica e tipo-litografia ed alle riproduzioni eliografiche (limitatamente a quelli addetti alle vasche per l'acido fissativo e alle vasche per il lavaggio dei disegni) sono concessi camici o camiciotti occorrenti al personale stesso, col contributo a carico dell'Amministrazione di una metà del costo dei detti camici e camiciotti.

Ai Fuochisti, ai Sorveglianti della linea, ai Capi squadra cantonieri, ai Guardiani cantonieri, ai Capi manovra, ai Capi deviatori, ai Capi squadra deviatori, ai Capi squadra manovratori, ai Deviatori, ai Capi stazione di 2°, 3° e 4° grado, agli Applicati ad-

detti al movimento, ai Capi fermata di 1° e 2° grado, ai Manovratori, ai Capi squadra guardiani di officina ed ai Guardiani di officina, è concesso di prelevare l'orologio da tasca una sola volta col contributo di 2/10 a carico dell'Amministrazione, semprechè analoga concessione con contributo non sia già stata usufruita durante le cessate Amministrazioni.

Agli operai addetti alla manutenzione delle linee elettriche, ai capi squadra operai ed ai sotto capi squadra operai addetti alla manutenzione delle linee elettriche, autorizzati al servizio di scorta dei carrelli e delle scale a carrello, nonchè alle guardabarriere ed ai cantonieri, frequentemente adibiti alle funzioni di guardiani è concesso — a giudizio del Servizio Lavori — di prelevare l'orologio alle condizioni di cui sopra.

Agli agenti del Servizio lavori obbligati a manipolare le traverse iniettate, agli operai ad aiutanti operai dei riparti telegrafici addetti alla manutenzione delle linee telegrafiche munite di pali di pino iniettati ed agli operai ed aiutanti operai addetti alla manutenzione degli impianti di illuminazione elettrica pure muniti di pali di pino iniettati, l'Amministrazione concede gratuitamente, ogni anno, un camiciotto lungo (categoria 31) di mistone grigio di cotone.

Agli agenti (chauffeurs) addetti alle automobili della Direzione generale è concesso, con il contributo di 5/10 della spesa a carico dell'Amministrazione, ogni anno, un vestito di uniforme speciale, di stoffa grigio ferro pesante per l'inverno e di stoffa grigio ferro leggera per l'estate, formati dal berretto, dalla giubba e dai calzoni, nonchè un cappotto di stoffa nera per paletots ogni due anni.

Nella *Tabella E* sono specificati i vestiari accessori e gli oggetti accessori che l'Amministrazione concede in uso agli agenti, restando gli oggetti stessi di proprietà dell'Amministrazione.

È concesso agli agenti esonerati dal servizio, che ne facciano espressa domanda, di acquistare, al prezzo di carico inventariale, l'orologio da tasca tenuto in consegna nel periodo del servizio prestato.

Aggiunte alla **Tabella A.**

Al quadro IV vengono aggiunti i « Capi stazione superiori » per i quali i capi di vestiario obbligatori e costituenti l'uniforme sono: il berretto, il soprabito (stiffelius) il panciotto, il pantalone ed il cappotto, e i « Capi squadra manovali » per i quali i capi di vestiario obbligatori e costituenti l'uniforme sono: il berretto, la giubba, il panciotto, il pantalone ed il cappotto.

Aggiunte alla **Tabella B.**

Al quadro IV, pagine 32, 33 vengono aggiunti i « Capi stazione superiori» (grado 6°) con l'indicazione che detti agenti possono prelevare, con il contributo del 50 % della spesa da parte dell'Amministrazione, lo speciale berretto di panno nero (durata minima 8 mesi) e, a scelta, quello di seta nera (durata minima 8 mesi) con l'intesa che nel caso i detti agenti richiedessero entrambi i berretti, non potrebbero avanzare nuova domanda per l'uno o per l'altro dei berretti stessi se non dopo trascorsi sedici mesi.

Allo stesso quadro IV, pagine 46-47 di seguito ai Capi squadra alle merci, vengono aggiunti i « Capi squadra manovali » (grado 14ª) con l' indicazione che detti agenti possono prelevare gli stessi capi di vestiario fissati per i Capi squadra alle merci e alle stesse condizioni fissate per questi ultimi agenti.

Aggiunte alla **Tabella C.**

Alla pagina 55, prima dei Capi stazione principali, aggiungere i « Capi stazione superiori » con l'indicazione che detti agenti possono prelevare i berretti così descritti:

« Berretto di panno nero con distintivo costituito da un ramo « con foglie di alloro ricamato in oro su velluto nero applicato « sulla metà anteriore della circonferenza esterna del berretto, e « con trofeo ricamato in oro costituito da disco con piccolo mo-

« nogramma F. S. al centro contornato da palme e sormontato « da ruota alata (categoria S), prezzo L. 30 ».

« Berretto di seta nera, come sopra (categoria S bis) prezzo « L. 30 ».

Alla pagina 59 — fra gli agenti che possono prelevare il berretto categoria 61 — dopo i Capi squadra alle merci, aggiungere i « Capi squadra manovali ».

Modificazioni ed aggiunte alla **Tabella E.**

È annullata la concessione in uso, ai macchinisti e fuochisti, del vestiario impermeabile costituito dal cappello, dalla giacca e dai pantaloni, contemplata dalla *Tabella E* allegata all'Appendice n. 15 (Ordine generale n. 5 (A) — Bollettino ufficiale n. 31 del 31 luglio 1913).

Nella precitata *Tabella E,* aggiungere:

— la concessione in uso del vestiario impermeabile (cappello, giacca e pantaloni) ai « Manovali dei grandi scali adibiti esclusivamente alla piombatura dei carri »;

— la concessione in uso di grembiali di cuoio agli agenti, dipendenti dai Servizi Trazione e Veicoli, addetti alle saldature ossiacetileniche;

—la concessione in uso di camiciotti speciali di tela agli agenti dipendenti dai Servizi Trazione e Veicoli, accudienti alle trasmissioni;

— la concessione in uso dell'orologio da tasca con congegno per la piombatura ai Capitani in secondo dei ferry-boats (Stretto di Messina).

Approvata dal Consiglio di Amministrazione nell'adunanza n. 139 del 30 maggio 1917.

Ordine di servizio N. 63. (M).

Sospensione dal servizio di corrispondenza delle merci da e per la stazione di Barbarano delle tramvie Vicentine.

(Vedasi ordine di servizio n. 214-1912).

In seguito a sospensione del servizio tramviario sul tronco Ponte di Barbarano-Barbarano, a datare dal 29 maggio 1917 è stato sospeso fino a nuovo avviso il servizio di corrispondenza delle merci con la stazione di Barbarano del tronco suddetto.

In relazione a quanto sopra, nel « Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza » (edizione 1° aprile 1915) si dovrà, a pagina 154, di fianco al nome della stazione di Barbarano, indicare il richiamo (3) riportando in calce al prospetto la corrispondente annotazione:

(3) Sospeso il servizio fino a nuovo avviso.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Ordine di servizio N. 64. (M. C.).

Ammissione del raddoppio Serranova ai trasporti di merci a G. V.

(Vedi O. S. n. 277-1913 e 91-1915).

Il raddoppio *Serranova* della linea Foggia-Brindisi, ora ammesso ai trasporti in servizio interno e cumulativo italiano di viaggiatori, bagagli e cani, è stato abilitato ai trasporti a grande velocità in servizio interno delle Ferrovie dello Stato, limitatamente alle spedizioni in dettaglio di latte fresco, ricotta, recipienti vuoti e maialini vivi.

L'effettuazione di tali trasporti è subordinata alla richiesta

delle parti e alla condizione che esse si assoggettino, dichiarandolo sulla nota di spedizione, al pagamento delle tasse computate in base alle norme di cui l'avvertenza *C* a pagina 5 del « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato ».

In conseguenza di quanto sopra nella « Prefazione generale (parte seconda) all'orario generale di servizio » a pag. 9, di fronte al nome di *Serranova* (Raddoppio) si dovrà cancellare la lettera *B* sostituendola con *LG*, e nel prontuario suddetto a pag. 57, nella colonna 8, si dovrà esporre la lettera *G* (9) riportando in calce alla pagina stessa la seguente annotazione:

(9) — Limitatamente alle spedizioni in dettaglio di latte fresco, ricotta, recipienti vuoti e maialini vivi in servizio interno delle Ferrovie dello Stato, subordinatamente alla richiesta delle parti e alla condizione che le medesime si assoggettino, dichiarandolo sulla nota di spedizione, al pagamento delle tasse in base alle norme di cui l'avvertenza *C* a pagina 5.

Nell' « Elenco delle stazioni ecc. che partecipano alle tariffe speciali n. 1 e 11 G. V. in servizio cumulativo ferroviario-marittimo » (edizione 1° maggio 1915) a pag. 37, fra i nomi delle stazioni di Serralunga Cereseto e Serra S. Quirino si dovrà aggiungere:

Serranova (raddoppio) /3/3/3/3/3/3/3/.

Nel fascicolo delle distanze chilometriche da valere per la tassazione dei trasporti in servizio diretto ferroviario-marittimo (edizione 17 febbraio 1916) a pag. 56 di contro al nome della stazione di Serranova (raddoppio) si dovrà trascrivere *683 (2)* e *415 (2)* rispettivamente nella penultima ed ultima colonna.

Infine a pagina 69 dei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche da valere per la tassazione dei trasporti merci a G. V., di contro al nome di Serranova (raddoppio) (numero progressivo 10-bis) si dovrà esporre anche la distanza virtuale regolandosi nel modo seguente:

Per i prontuari riguardanti le stazioni situate sul tronco Foggia-Carovigno la distanza virtuale per Serranova (raddoppio) sarà quella stessa indicata per la stazione di S. Vito dei Normanni, e per i prontuari riguardanti le stazioni del tronco S. Vito dei Nor-

manni-Otranto e della linea Zollino-Gallipoli sarà quella indicata per la stazione di Carovigno.

Per i prontuari riguardanti le altre stazioni della Rete la distanza virtuale per Serranova (raddoppio) dovrà essere formata aggiungendo km. 8 a quella effettiva, già indicata nei prontuari stessi, eccezione fatta per quelli riguardanti le stazioni situate sulla linea Barletta-Spinazzola e sul tronco Spinazzola-S. Nicola di Melfi per i quali la si dovrà stabilire aggiungendo invece km. 7 alla distanza effettiva.

Di contro alla distanza virtuale per Serranova (raddoppio) si dovrà sempre esporre il richiamo (2) riportando a pie' di pagina la seguente nota:

(2) Distanza virtuale.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Ordine di servizio N. 65. (C).

Servizio cumulativo con le ferrovie Reggio Emilia-Ciano, Grignasco-Coggiola, Massa Marittima-Follonica Porto, Santhià-Biella, Reggio Emilia e Monza-Molteno.

AUMENTI E MODIFICAZIONI DI TARIFFA.
(Vedi ordine di servizio n. 59-1917).

In relazione ai decreti Luogotenenziali n. 373 del 18 febbraio 1917 e n. 726 del 29 aprile 1917, avranno effetto, per i trasporti a grande velocità e piccola velocità accelerata e ordinaria in servizio cumulativo con le ferrovie anzidette e, nei riguardi della ferrovia Monza-Molteno, anche pei trasporti viaggiatori a tariffa ridotta, gli aumenti e le modificazioni di tariffa seguenti, *a partire dal* 18 *giugno* 1917.

a) Ferrovia Reggio Emilia-Ciano.

Gli aumenti e le modificazioni risultano dalla 3ª appendice alle « Tariffe e condizioni pei trasporti (edizione per uso delle stazioni ammesse al servizio cumulativo in vigore dal 1° luglio 1916) ».

La detta appendice sarà distribuita dall'ufficio contabilità prodotti di Firenze.

b) Ferrovia Grignasco-Coggiola.

L'aumento è stato compenetrato nelle quote di correzione, la cui nuova tabella, allegato n. 1 al presente ordine di servizio, sostituisce quella formante l'allegato n. 3 all'ordine di servizio numero 49-1917.

Per i trasporti a carro completo dei combustibili e dei generi di prima necessità, specificati nel secondo capoverso del comma *c*) — parte II — dell'ordine di servizio anzidetto, resta ferma la tabella delle quote di correzione costituente l'allegato n. 20 all'ordine di servizio n. 193-1916.

Il prezzo speciale di L. 0,175 per quintale, applicabile ai trasporti per conto della Cartiera Italiana di Serravalle Sesia, deve essere aumentato del 40 per cento, anche se trattisi dei combustibili e dei generi di prima necessità di cui sopra, restando, però, soppressa la tassa fissa di L. 0.10 per spedizione, indicata nel comma *h*) della parte III del citato ordine di servizio n. 193-1916.

c) Ferrovia Massa Marittima-Follonica Porto.

Nella tariffa della detta ferrovia (edizione ottobre 1909) sono da fare le seguenti modificazioni

1) *Art. 107 - Capo 3°. Disinfezione vagoni.* — Dovranno essere applicate le tasse contemplate dalle tariffe F. S., edizione 1° luglio 1916.

2) *Art. 113. - Pesatura vagoni.* — La tassa di pesatura delle merci a collettame dovrà essere portata da L. 0.10 a L. 0.15 per quintale indivisibile; la tassa di pesatura pei trasporti a carro

completo da L. 1.00 a L. 2.00; la tassa per la verifica della tara da L. 0.50 a L. 1.00.

3) *Art. 121 - Spese anticipate.* — La provvigione dovrà essere computata nella misura di L. 0.10 per ogni 10 lire indivisibili, con il minimo di centesimi 15.

4) *Art. 122 - Assegni.* — La provvigione dovrà essere computata nella misura di L. 0.50 per ogni cento lire, con il minimo di L. 0.50 per ogni assegno, da pagarsi anche in caso d'annullamento d'assegno.

d) Ferrovia Santhià-Biella.

L'aumento risulta dalla 4ª appendice al fascicolo « Tariffe e condizioni pel trasporto delle merci a G. e P. V. Acc. e P. V. Ord. (edizione 1° giugno 1916) », che sarà distribuita dall'ufficio contabilità prodotti di Firenze.

e) Ferrovie di Reggio Emilia.

Aumento dell'8% sul totale delle tasse spettanti alle dette ferrovie, comprese le quote di correzione, *per i soli trasporti a piccola velocità ordinaria.*

Tale aumento è da computare in via suppletiva in base ad apposita tabella, che sarà distribuita dall'ufficio contabilità prodotti di Firenze.

Sono esclusi dall'aumento stesso i trasporti a carro completo di frumento, granturco e loro farine e semolini.

f) Ferrovia Monza-Molteno e diramazione Renate Veduggio-Romanò Fornaci.

Aumento complessivo del 35,52 % sulle tasse di porto, sui diritti fissi e sulla soprattassa di transito.

Tale aumento, che comprende la quota di correzione di cui il punto 10 dell'ordine di servizio n. 122-1916 e l'aumento del 10 % indicato nel comma *b*) della parte III dell'ordine di servizio n. 184-1916, è da computare in via suppletiva con arrotondamento ai cinque centesimi superiori.

Si avverte, però, che:

1) ai trasporti a carro completo di frumento, granturco e loro farine e semolini va applicato soltanto l'aumento del 12 %;

2) ai trasporti, pure a carro completo, di carbone fossile e relativi surrogati (legna da ardere, lignite e simili) e di bestiame minuto macellato, burro fresco o salato, carni affumicate, insaccate od altrimenti preparate, carni fresche macellate, formaggi freschi o sodi, frutta, funghi, grasso, lardo, latte, latticini, legumi, olii, ortaglie e verdure, pane, pasta da vermicellaio, patate, pesci, pollame, riso, tonno sott'olio deve essere applicato l'aumento del 23,20 %;

3) le tasse accessorie (provvigioni, diritti di sosta, pesatura, nolo copertoni, ecc.) sono soggette all'aumento del 21 %.

Quest'ultima percentuale viene ridotta al 10 % per le tasse accessorie riguardanti i trasporti di cui al punto 2); mentre nessun aumento subiscono quelle relative ai trasporti di frumento, granturco e loro farine e semolini.

Per quanto riguarda i trasporti viaggiatori si indicano nell'allegato n. 2 le nuove quote da riscuotersi per i biglietti a tariffa ridotta. Tale allegato (nel quale si ripetono anche le quote e tasse minime per i bagagli) sostituisce quello n. 9 pubblicato con l'ordine di servizio n. 123-1916.

Con riferimento al comma *a*) della parte II dell'ordine di servizio n. 59-1917, si avverte che la soprattassa di transito pei trasporti di bestiame in servizio cumulativo con la ferrovia della Valle Brembana, indicata nell'allegato n. 4 al detto ordine di servizio, è da intendere applicabile per ogni carro qualunque sia il numero dei capi.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4 e 5.

Allegato n. 1 all'ordine di servizio N. 65-1917.

Quote di correzione da applicare ai trasporti in servizio cumulativo con la ferrovia Grignasco-Coggiola in aumento alle tariffe delle ferrovie dello Stato.

MERCI.

Grande velocità:

Aumento del 35 per cento.

Piccola velocità accelerata e ordinaria:

Aumento del 30 per cento.

FERETRI E VEICOLI.

Aumento del 30 per cento.

AVVERTENZA.

Gli aumenti di cui sopra devono essere fatti sulle tasse di porto, sui diritti fissi, sulla soprattassa di transito, sulla soprattassa dell'articolo 68-bis e sulle tasse accessorie.

Allegato N. 2 all'ordine di esercizio N. 65-1917.

Prezzi da riscuotere per il percorso della ferrovia Monza-Molteno pel trasporto dei viaggiatori e dei bagagli in base alle concessioni speciali ed al regolamento pel trasporti militari.

STAZIONI	FERROVIA alla quale appartengono	TRANSITI	Distanze dai transiti	Tariffa Differenziale B		Tariffa speciale per operai	Tariffa militare				Bagagli	
							col bollo		esente da bollo		Base per tonnellata div. di 10 in 10 Kg.	
				1ª classe	3ª classe	3ª classe	1ª classe	3ª classe	1ª classe	3ª classe	con bollo	senza bollo
Besana	Monza-Molteno	Monza	19	1.90	0.90	0.80	0.85	0.45	0.80	0.45	4.408	4.214
		Molteno	11	1.15	0.55	0.50	0.50	0.30	0.50	0.30	2.552	2.486
Biassono	»	Monza	8	0.85	0.45	0.40	0.40	0.35	0.40	0.25	1.856	1.808
		Molteno	22	2.15	1.05	0.90	0.90	0.50	0.90	0.50	5.104	4.972
Carate Calò	»	Monza	14	1.45	0.70	0.55	0.60	0.40	0.60	0.40	3.248	3.164
		Molteno	16	1.65	0.80	0.60	0.70	0.40	0.70	0.40	3.712	3.616
Cassago N. B.	»	Monza	24	2.30	1.15	0.95	0.95	0.50	0.95	0.50	5.568	5.424
		Molteno	6	0.60	0.30	0.30	0.30	0.20	0.30	0.20	1.392	1.356
Costa Masn.	»	Monza	27	2.70	1.30	1.05	1.10	0.55	1.10	0.55	6.264	6.102
		Molteno	3	0.40	0.20	0.20	0.20	0.15	0.20	0.15	0.696	0.678
La Santa V. S. F.	»	Monza	4	0.45	0.25	0.25	0.25	0.20	0.25	0.20	0.928	0.904
		Molteno	26	2.25	1.20	1.05	1.10	0.55	1.05	0.55	6.032	5.876
Macherio C.	»	Monza	10	1.05	0.50	0.45	0.45	0.25	0.45	0.25	2.320	2.226
		Molteno	20	1.95	1.00	0.85	0.85	0.45	0.85	0.45	4.640	4.520
Renate V.	»	Monza	22	2.15	1.05	0.90	0.90	0.50	0.90	0.50	5.104	4.972
		Molteno	8	0.85	0.45	0.40	0.40	0.25	0.40	0.25	1.856	1.808
Romano F.	»	Monza	26	2.65	1.20	1.05	1.10	0.55	1.05	0.55	6.032	5.876
		Molteno	12	1.20	0.60	0.50	0.50	0.30	0.50	0.30	2.784	2.712
Tringgio P. A.	»	Monza	12	1.20	0.50	0.50	0.50	0.30	0.50	0.30	2.784	2.712
		Molteno	18	1.80	0.90	0.70	0.80	0.45	0.80	0.45	4.176	4.068
Villa Raverio	»	Monza	16	1.65	0.80	0.60	0.70	0.40	0.70	0.35	3.712	3.616
		Molteno	14	1.45	0.70	0.55	0.60	0.40	0.60	0.40	3.248	3.164

Tasse minime pel trasporto dei viaggiatori . . . . — Il prezzo minimo per ogni *biglietto* individuale o collettivo è di L. 0.80.

Tasse minime per spedizione per il trasporto dei bagagli: L. 0.75 per le concessioni speciali A e IX.
L. 0.55 pei trasporti militari soggetti a tassa di bollo.
L. 0.50 per la concessione speciale B e pei trasporti militari esenti da tassa di bollo.

Ordine di servizio N. 66. (M. e L.).

Trasformazione in stazione della fermata di Scorcetoli.

Dal giorno 20 marzo 1917, la fermata di Scorcetoli, sulla linea Parma-Spezia, è stata trasformata in stazione coi seguenti impianti:

fabbricato viaggiatori alla progressiva Km. 82,651.95 a sinistra della linea nel senso da Parma a Spezia, con due locali a pian terreno di cui uno ad uso ufficio e l'altro ad uso di sala di aspetto;

binari di corsa: due compresi fra le progressive chilometriche 82,436.45 e 82,936.45, corrispondenti alla punta dei deviatoi estremi e della lunghezza utile di m. 400;

segnali di protezione: due semafori di II categoria situati alla sinistra dei treni ai quali comandano, ed alla distanza dal corrisponente deviatoio estremo di m. 1564 quello lato Pontremoli, e di m. 1004 quello verso Filattiera;

ufficio telegrafico incluso nei circuiti 4911 e 4450 con la chiamata SC.;

segnalamento a campana in corrispondenza con le stazioni limitrofe.

I deviatoi inseriti sul binario di corsa sono muniti di fermascambi di sicurezza tipo F. S. gemelli.

Nulla è per ora innovato circa i servizi indicati a pag. 56 del prontuario delle distanze, ai quali è abilitata la stazione predetta.

Nell'elenco delle stazioni, fermate, raddoppi, posti di movimento e cave delle ferrovie dello Stato (Prefazione generale, parte seconda dell'orario generale di servizio) il nome della stazione di Scorcetoli dovrà essere considerato come stampato in carattere minuscolo anzichè corsivo

Nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato » (edizione giugno 1914), a pagina 56, al nome di Scorcetoli si dovrà cancellare la caratteristica

di « Casa cantoniera » e, nella colonna 13, si dovrà esporre la lettera S.

Inoltre a pagina 84 nella tabella (72) Parma-Spezia e S. Stefano di Magra-Sarzana si dovrà considerare il nome di Scorcetoli come stampato in carattere comune.

Infine alle pagine 12 e 34 dei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche e in tutte le altre pubblicazioni di servizio, nelle quali trovasi riportato il nome di Scorcetoli, si dovrà cancellare di contro al nome stesso l'indicazione di « Casa cantoniera ».

Ordine di servizio N. 67. (M. C.)

Servizio cumulativo con la Società di navigazione a vapore sul lago d'Iseo.

(Vedi ordine di servizio N. 54-1917).

Dal giorno 16 giugno 1917 restano sospese le disposizioni di cui all'ordine di servizio n. 54-1917 e viene quindi riattivato alle normali condizioni il servizio cumulativo per i trasporti a G. V., a P. V. Acc. ed a P. V. Ord. con gli scali della Società di navigazione a vapore sul lago d'Iseo.

Distribuito agli agenti delle classi 1. 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Ordine di servizio N. 68. (M. C.).

Servizio di corrispondenza con la ferrovia Montepulciano stazione - Montepulciano città.

In conformità ad apposita convenzione stipulata con il Comune di Montepulciano e con la Società sub-concessionaria dell'esercizio, a datare dal 16 giugno 1917 viene attivato il servizio di corrispondenza per i valori e per le merci con la ferrovia a scartamento ridotto Montepulciano stazione-Montepulciano Città.

Disposizioni generali.

1. *Estensione del servizio di corrispondenza.* — Il servizio di corrispondenza fra le stazioni delle ferrovie dello Stato e delle Amministrazioni corrispondenti da una parte e quelle della ferrovia Montepulciano stazione-Montepulciano Città dall'altra, che si effettua per mezzo della stazione di Montepulciano delle Ferrovie dello Stato, si estende tanto ai trasporti in destinazione quanto a quelli in partenza dalle stazioni di detta ferrovia, salvo le esclusioni di cui al punto 2, e comprende le spedizioni a grande velocità, a piccola velocità accelerata ed a piccola velocità ordinaria, nonchè i veicoli, il bestiame, i feretri, il numerario, le carte-valori e gli oggetti preziosi.

Non esistendo sulla ferrovia di Montepulciano il servizio della P. V. Acc., i trasporti eseguiti a P. V. Acc. sulle F. S. saranno inoltrati sulla ferrovia suddetta a G. V. od a P. V. Ord., a seconda della richiesta del mittente sul documento di trasporto.

2. *Trasporti esclusi dal servizio di corrispondenza.* — Dal servizio di corrispondenza sono escluse le merci di lunghezza superiore a metri 9 o richiedenti l'impiego di carri accoppiati di portata complessiva superiore alle 20 tonnellate, e quelle indivisibili di peso superiore a tonnellate 10.

3. *Stazioni della ferrovia Montepulciano stazione-Montepulciano città ammesse al servizio di corrispondenza, servizi cui sono abilitate e distanze dalla stazione di scambio.* — Le stazioni della ferrovia Montepulciano stazione-Montepulciano città ammesse al servizio di corrispondenza, con l'indicazione dei servizi ai quali sono abilitate e delle relative distanze dalla stazione di scambio di Montepulciano F. S., risultano dal prospetto allegato al presente ordine di servizio.

4. *Trasbordo dei carri nella stazione di Montepulciano stazione della ferrovia corrispondente.* — È ammesso l'inoltro fino alla stazione di trasbordo della ferrovia corrispondente dei carri completi o tassati a tariffa di carro completo, nonchè dei carri misti carichi di collettame G. V. e P. V., formati da stazioni precedenti quella di scambio, purchè contengano almeno 30 quintali di merci.

È pure consentito l'inoltro fino alla detta stazione dei carri vuoti da caricarsi con merci dirette a stazioni delle ferrovie italiane od estere.

I carri caricati nella stazione della Concessionaria, sia a carro completo che misti, devono essere nelle volute condizioni di carico e di itinerario.

Alle stesse condizioni la ferrovia corrispondente può utilizzare carri ricevuti carichi. Tale facoltà, per quanto riguarda i carri di altre Amministrazioni, è però subordinata alla condizione che i carri stessi siano ricaricati con merci dirette a stazioni della ferrovia proprietaria.

Così pure è ammesso l'inoltro alla suddetta stazione dei copertoni e degli attrezzi di carico di proprietà delle F. S. che fossero stati richiesti per coprire od assicurare le merci da caricarsi.

Il trasbordo ed il carico delle merci ha luogo a cura, rischio e spesa della Concessionaria.

NORME E CONDIZIONI PER L'ESEGUIMENTO DEI TRASPORTI IN SERVIZIO DI CORRISPONDENZA.

5. *Condizionatura dei trasporti.* — Le spedizioni ammesse al servizio di corrispondenza dovranno essere condizionate secondo

i regolamenti in vigore sulle ferrovie dello Stato, ai quali dovranno pure attenersi le stazioni della ferrovia concessionaria.

6. *Documenti di trasporto. — Tassazione, scritturazione, contabilizzazione dei trasporti e liquidazione delle tasse e degli assegni.* — Per quanto riguarda la presentazione e compilazione dei documenti di trasporto, la tassazione, scritturazione e contabilizzazione dei trasporti e la liquidazione delle tasse e degli assegni le stazioni dovranno attenersi alle disposizioni contenute nell'articolo 30 (punti 1, 2 e 3) delle « Norme per il servizio contabile delle gestioni merci » (edizione 1° luglio 1909), pubblicate con l'ordine di servizio n. 160-1909.

7. *Diritto fisso.* — Il diritto fisso rispetto alla stazione di scambio deve essere applicato per intero in qualunque caso e per tutte indistintamente le merci, integrandolo con l'aggiunta di lire 0.50 per tonnellata quando esso sia costituito dalle sole spese di stazione, cioè non contenga le quote per le operazioni di carico o scarico.

I trasporti di merci a G. V. a carro completo e quelli di merci a P. V. accelerata devono essere sempre gravati, rispetto alla medesima stazione di scambio, della tassa di transito di lire 0.60 a tonnellata.

Rimane però fermo quanto è prescritto al riguardo per le stazioni originarie di partenza o di definitiva destinazione delle Ferrovie dello Stato e delle Amministrazioni corrispondenti; e quindi, nei casi in cui è fatto obbligo od è lasciata facoltà ai mittenti o destinatari di eseguire a loro cura e spese le operazioni di carico o di scarico, per le dette stazioni il diritto fisso sarà ridotto, per ogni tonnellata di merce caricata o scaricata, della quota stabilita dalle tariffe in vigore.

8. *Mancanze, manomissioni, spandimenti ed avarie alle merci. — Riserve.* — Le mancanze, le manomissioni, gli spandimenti, le avarie e simili riscontrate in contradittorio nel riconoscimento delle merci, si devono fare constare con annotazione sui documenti di consegna da controfirmarsi dall'agente dell'Amministrazione consegnante.

Nei casi suddetti devesi redigere, pure in contraditorio, apposito processo verbale di constatazione per determinare le cause e l'entità del danno e stabilire la responsabilità fra le due Amministrazioni.

Una copia di tale verbale, come pure i verbali ed i bollettini d'accertamento che fossero stati fatti da stazioni precedenti, devono scortare le spedizioni fino a destinazione.

Le riserve per qualsiasi anormalità riscontrata dalle stazioni delle F. S. o dalle Amministrazioni corrispondenti devono, nei termini e con le modalità prescritte dai regolamenti in vigore, essere notificate alla stazione di Montepulciano F. S. che le comunicherà alla ferrovia corrispondente.

In senso inverso, la predetta stazione deve notificare tempestive riserve alle stazioni mittenti ed alle altre interessate per anormalità da essa riscontrate nei trasporti diretti a stazioni della ferrovia stessa.

9. *Giacenze e rifiuti.* — Per i colli rifiutati o per qualsiasi motivo giacenti le stazioni d'arrivo devono corrispondere direttamente con quella di Montepulciano F. S., osservando le norme e le disposizioni vigenti sulle ferrovie dello Stato.

10. *Ricevimento e consegna delle merci.* — Le spedizioni non a carro completo devono essere dalla ferrovia corrispondente ritirate o consegnate a sua cura e spesa negli uffici e magazzini della stazione di Montepulciano F. S.

Lo scambio dei trasporti a carro completo o da considerarsi come tali a norma delle tariffe e disposizioni in vigore sulle F. S. e di quelli caricati in carri misti, che soddisfino alle condizioni di carico e di itinerario stabilite per i carri normali G. V. e P. V. in vigore sulle F. S., si effettua nell'apposito binario di consegna della stazione di Montepulciano F. S.

Col ricevimento incondizionato da parte della ferrovia Montepulciano stazione-Montepulciano città, sia delle merci ritirate direttamente dai magazzini della stazione di Montepulciano F. S., sia dei carri completi e misti, piombati o no, ritirati dal binario di cui sopra, cessa la responsabilità dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato; di conseguenza l'Amministrazione ricevente

risponde di ogni e qualsiasi avaria od ammanco che in seguito venissero riscontrati.

Per le merci in provenienza dalla ferrovia corrispondente le ferrovie dello Stato non assumono alcuna responsabilità se non quando sia concluso il contratto di trasporto, a norma dell'art. 94 delle tariffe e condizioni in vigore sulle F. S. Per le spedizioni però a carro completo o da considerarsi come tali e per quelle in carri misti, come sopra è detto, la ferrovia corrispondente deve rispondere, in base ai processi verbali e documenti che le verranno comunicati, delle avarie, mancanze e manomissioni delle merci che venissero constatate all'atto dello scarico nella stazione destinataria o negli eventuali trasbordi nelle stazioni intermedie e che risultassero imputabili alla ferrovia stessa.

11. *Piombatura dei carri.* — La chiusura e la piombatura dei carri caricati dalla ferrovia corrispondente nella propria stazione di trasbordo viene fatta a cura della ferrovia stessa, uniformandosi in tutto alle prescrizioni e modalità in vigore sulle ferrovie dello Stato.

12. *Trasporti in servizio. — Telegrammi.* — La corrispondenza e gli annessi documenti, che gli uffici e le stazioni di un'Amministrazione avessero a mandare agli uffici ed alle stazioni dell'altra per cose attinenti al servizio di corrispondenza, vengono trasportati gratuitamente sulle linee delle due Amministrazioni.

Vengono pure trasmessi gratuitamente, colle medesime restrizioni, i dispacci telegrafici.

La stazione di scambio di Montepulciano F. S. deve attenersi, in rapporto al servizio di corrispondenza di cui trattasi, per quanto non è specificato nel presente ordine di servizio, alla convenzione in principio citata, nonchè alle istruzioni speliali che le venissero impartite.

In relazione al presente ordine di servizio ed in base alle indicazioni risultanti nell' « Allegato », devono essere fatte opportune aggiunte nel « Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza (edizione 1° aprile 1915) ».

Nella « Prefazione generale (parte seconda) all'orario generale di servizio » si dovrà:

— a pagina 13 inserire, nell'opportuna sede, il nome delle stazioni di Gracciano e di Montepulciano città con l'indicazione della linea 715;

— a pagina 21 aggiungere il nome della Ferrovia Montepulciano città seguìta dalla indicazione //715/ Montepulciano stazione-Montepulciano città/.

Inoltre nel volume « Prontuario generale delle distanze chilometriche, ecc. (edizione giugno 1914) », a pag. 38, deve essere aggiunto di fronte al nome della stazione di Montepulciano il richiamo (d) corrispondente alla seguente nota da riportarsi in calce alla pagina stessa:

(d) Stazione di scambio con la ferrovia Montepulciano stazione-Montepulciano città.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Allegato all'ordine di servizio N. 68-1917.

Ferrovia Montepulciano stazione - Montepulciano città

Direzione d'esercizio: Montepulciano.

STAZIONI	Linea alla quale appartengono	Distanze in chilometri dalla stazione di scambio di Montepulciano F. s.	Servizi cui sono abilitate					Impianti fissi						
								Piani caricatori		Gru fisse		Bilancie a ponte		
			Grande velocità	Piccola velocità accelerata	Piccola velocità ordinaria	Veicoli e bestiame	Trasporti a domicilio	di testa	di fianco	Quantità	Portata tonn.	Quantità	Portata in tonnell.	Sagoma limite
Gracciano	Montepulciano stazione - Montepulciano città	3	G	(1)	P	VB	—	—	—	—	—	—	—	—
Montepulciano città		11	G	(1)	P	VB	—	—	—	—	—	1	30	—

(1) I trasporti da eseguirsi a p. v. acc. sulle ferrovie dello Stato saranno effettuati sulla ferrovia di Montepulciano a g. v. od a p. v. ord. a seconda della richiesta del mittente.

Sono escluse dal servizio di corrispondenza le merci di lunghezza superiore a metri 9 o richiedenti l'impiego di carri accoppiati di portata complessiva superiore alle 20 tonnellate, e quelle indivisibili di peso superiore a tonnellate 10.

Ordine di servizio N. 69. (M. C.).

Limitazioni nei trasporti di merci.

In applicazione del decreto Luogoten. 13 maggio 1917, n. 901, pubblicato nella parte prima del presente Bollettino, ed anche in relazione alle precedenti disposizioni in materia, per l'accettazione dei trasporti valgono, d'ora innanzi, le disposizioni seguenti:

1° — *Trasporti a piccola velocità.* — L'accettazione dei trasporti a piccola velocità, salvo il caso previsto al n. 2°, è limitata a quelli a carro completo, *esclusi quindi i trasporti in collettame,* ed è subordinata alla condizione che sia sempre utilizzata completamente la portata o la capacità del carro fornito, anche se di portata diversa da quella domandata dallo speditore. Rispetto alla portata utilizzabile del carro è però consentita una tolleranza di carico del 5 per cento in meno, ferma restando la tolleranza del 5 per cento in più nei casi ammessi.

A tale effetto, una spedizione deve considerarsi a carro completo anche quando sia applicata la tariffa generale o la speciale 75 P. V., purchè, come già detto, la merce utilizzi l'intera portata (salvo la tolleranza in più o in meno del 5 %) o la capacità del carro fornito.

La presente disposizione vale anche per i trasporti effettuati in carri privati; non è invece applicabile ai trasporti a carro completo di esplosivi delle categorie 12ª, 13ª e 14ª, pei quali sono prescritte speciali norme di carico (allegato 9 alle tariffe) nè ai trasporti costituiti da veicoli, da areoplani o da un solo collo indivisibile che occupi il carro in modo che non vi si possa caricare un altro collo delle stesse dimensioni (art. 67, terzo alinea, delle tariffe).

Le stazioni non devono accettare, nè dar corso a trasporti che non si trovino nelle anzidette condizioni di carico, neppure se il mittente domanda di pagare per la portata del carro.

Agli effetti della tassazione, il carro fornito deve considerarsi come richiesto dal mittente; quindi le tasse devono essere computate in base al peso minimo, o al prezzo fatto, stabilito pel carro fornito dalla tariffa applicabile, ovvero in base al peso reale, se superiore, o se la merce non è ascritta a tariffa con vincolo di peso per vagone (1).

2° — *Carico di due o più spedizioni in un medesimo carro.* — Allo speditore è consentito di utilizzare l'intera portata o capacità del carro fornito con due o più spedizioni, anche se destinate a due località, purchè distanti fra loro non più di 100 chilometri e situate in modo che, per arrivare alla località più lontana, il carro debba, in base all'ordinario instradamento, passare per quella più vicina.

Ognuna delle spedizioni caricate sullo stesso carro deve raggiungere almeno il peso minimo stabilito dalla tariffa con vincolo di peso cui la merce è ascritta.

Insieme con una o più spedizioni a carro completo potrà essere caricata una spedizione in collettame quando serva a completare la utilizzazione del carro e si trovi nelle condizioni di destinazione, distanza ed itinerario su indicate.

3° — *Percorso massimo dei trasporti a piccola velocità.* — Oltre al trovarsi nelle condizioni di cui ai punti 1° e 2°, i trasporti a P. V. non possono essere effettuati, salvo le eccezioni di cui ai punti

---

(1) Esempi: *a*) Spedizione di nitrato di soda; fornito carro da 16 tonnellate: il mittente deve caricare almeno kg. 15.200. Il prezzo di trasporto si computa su tonn. 16 o sul peso reale, se superiore.

b) Spedizione di cotone greggio in balle pressate; fornito carro da tonn. 16: il mittente utilizza l'intera capacità del carro e carica kg. 9000. Il prezzo di trasporto si computa su kg. 9600, peso minimo della speciale 107 G pel carro da 16 tonn.

c) Spedizione di lime (merce non ascritta a tariffe con vincolo di peso): qualunque sia il carro fornito, il mittente deve utilizzare l'intera portata (salvo la tolleranza del 5 %) e le tasse si computano sul peso reale.

d) Spedizione di ceste vuote usate: qualunque sia il carro fornito, il mittente deve utilizzare l'intera capacità, pagando le tasse sul peso reale. Se tornasse più conveniente applicare la tariffa 111 serie F, il peso minimo tassabile sarebbe quello stabilito dalla tariffa stessa, ragguagliato alla portata del carro fornito.

10°, 11°, 12°, 13°, per distanze maggiori di 500 km. dalla stazione originaria di partenza a quella di definitiva destinazione, compreso, quindi, nei trasporti in servizio cumulativo, il percorso sulle ferrovie secondarie e tramvie.

Per le spedizioni in servizio cumulativo ferroviario-marittimo e coi laghi e per quelle in servizio di corrispondenza, il massimo di km. 500 riguarda il solo percorso sulle ferrovie dello Stato.

Per i trasporti da o per gli scali marittimi occorre tener conto anche della distanza, quale risulta dall'allegato 8 alle tariffe, tra lo scalo e la stazione contigua.

La distanza massima non può essere superata nè con successive rispedizioni nello stesso carro, nè con effettuazione di nuove spedizioni dopo di aver svincolato ed asportato il trasporto dalla stazione destinataria, ricordando che, giusta il secondo alinea del comma *c*) dell'art. 1 del decreto Luogotenenziale 13 maggio 1917, n. 901, *ai contravventori ed a coloro che con qualsiasi mezzo eludono questa disposizione, saranno applicabili le sanzioni dell'art.* 1° *del decreto luogotenenziale* 22 *agosto* 1915, *n.* 1288.

4° — *Rispedizioni.* — I trasporti provenienti dall'Italia, diretti ad una stazione di transito internazionale, potranno essere rispediti all'estero senza trasbordo; analogamente potranno esser rispediti per l'Italia i trasporti provenienti dall'estero, pure diretti ad una stazione di transito internazionale, perchè nell'uno e nell'altro caso una sola è la spedizione che interessa il percorso italiano.

Sono pure ammesse le rispedizioni richieste dall'Autorità militare, nonchè quelle di cereali richieste dal Commissariato generale per i consumi o suoi delegati, dai Consorzi granari o dai prefetti.

Ogni altra rispedizione è vietata (punto 8° art. 1 del decreto Luogotenenziale 7 aprile 1917, n. 606, pubblicato nel Bollettino ufficiale n. 18-1917).

5° — *Trasporti di materie pericolose e nocive.* — Per l'accettazione a G. V. delle materie pericolose e nocive che, in base alle disposizioni dell'allegato 9 alle tariffe, sono ammesse soltanto a P. V., e per l'inoltro delle stesse con treni viaggiatori in mancanza o in sussidio dei treni merci, le stazioni osserveranno la Circolare n. 41-1917, compresa nel Bollettino ufficiale n. 20 del 17 maggio

1917 e le particolari disposizioni impartite dalle Divisioni Movimento, salvo le eccezioni di cui al punto 7° sub *h*) e *l*).

6° — *Trasporti a piccola velocità accelerata.* — Per questi trasporti non sono stabilite restrizioni, eccezione fatta per le spedizioni di cavalli da corsa, che sono sospese e per quelle di altro bestiame a carro completo ed a capo, che continueranno ad essere accettate soltanto per distanze di almeno 30 km.

7° — *Trasporti a grande velocità.* — L'accettazione dei trasporti a G. V. è limitata a quelli effettuati a carro completo (cioè ai trasporti da tassarsi in base al prezzo minimo dell'art. 56, a tariffe con prezzi fatti per carro o vincolate ad un peso minimo per carro, ovvero a quelli che utilizzano l'intera portata o capacità del carro fornito) nonchè alle spedizioni in collettame effettuate in base alle seguenti tariffe continentali e corrispondenti tariffe interne sicule:

a) generale fino a kg. 200;

b) speciali 1 e 11;

c) speciali 2 (fino a kg. 200) e 3 (fino a kg. 500);

d) speciale 4 serie *A* e *B* e locale 801;

e) speciali 5 serie *A* e *B* (fino a kg. 1000), 6 serie *A* (fino a kg. 200) ed 8 serie *A*;

f) speciale 9.

In eccezione ai limiti di peso predetti le spedizioni:

g) di cereali, farine di cereali ed ogni altro prodotto derivante dalla macinazione dei medesimi, nonchè di fagiuoli, paste da vermicellaio, riso e patate, masserizie ed arredi di casa usati da sgombero quando risulti accertato che il trasporto è per cambio di dimora, saranno accettate senza limite di peso;

h) quelle di zucchero, solfato di rame, zolfo e concimi chimici, fino a kg. 1000;

i) quelle di macchine agricole e parti delle medesime, fino a kg. 1000 ed anche oltre tale peso quando la spedizione sia composta di un solo collo indivisibile;

l) quelle di vini, olii ed altri liquidi, senza limite di peso quando la spedizione sia costituita da un solo fusto e questo sia di capacità normalmente usata in commercio.

Quando trattisi di liquidi compresi nell'allegato 9 alle tariffe,

devono essere osservate per l'imballaggio le prescrizioni e cautele in esso stabilite e quando il peso superi i kg. 100 le operazioni di carico e scarico spettano alle parti.

Le spedizioni in collettame, eccettuate quelle di giornali di cui al punto f), saranno *da accettarsi, per ogni specie di merce, nel limite di una al giorno da uno stesso mittente ad uno stesso destinatario e per la stessa località di destinazione.*

Nulla è innovato circa il trasporto dei feretri, delle ceneri mortuarie, dei veicoli e degli areoplani.

8° — *Trasporti a tariffa speciale n.* 12 *G. V.* (groupage). — I trasporti in base alla tariffa speciale di groupage n. 12 G. V. saranno accettati nei limiti e con le norme stabilite dalle Delegazioni materiale mobile.

9° — *Trasporti in servizio cumulativo italiano e di corrispondenza.* — Le disposizioni che precedono si applicano anche ai trasporti in servizio cumulativo italiano e di corrispondenza; perciò le stazioni di transito o di scambio dovranno rifiutarsi di accettare dalle Amministrazioni corrispondenti trasporti eseguiti in contrasto colle disposizioni stesse.

10° — *Trasporti in servizio internazionale.* — Fino a nuovo avviso, ai trasporti da o per l'estero è applicabile soltanto la disposizione per la quale non si accettano spedizioni in collettame a P. V.

11° — *Trasporti militari e d'interesse militare.* — Ai trasporti militari è applicabile soltanto la sospensione dell'accettazione delle merci in collettame a P. V. Invece a quelli d'interesse militare, effettuati fra privati e privati, sono applicabili tutte le disposizioni che precedono.

12° — *Trasporti per conto delle altre Amministrazioni dello Stato.* — Le disposizioni del presente Ordine di servizio si applicano anche ai trasporti eseguiti per conto delle altre amministrazioni dello Stato.

In via di eccezione, i trasporti a P. V. a carro completo effettuati dall'Amministrazione delle privative possono aver luogo anche a distanze superiori ai 500 km.

Per i trasporti in collettame a G. V. è beninteso che potrà essere accettata una spedizione al giorno, per ogni specie di merce, da uno stesso ufficio o deposito mittente ad uno stesso ufficio o deposito destinatario; quante volte però nella stessa località esistano più uffici o depositi, ciascuno di questi dovrà considerarsi come un diverso mittente o come un diverso destinatario.

13° — *Trasporti per conto od a richiesta dei servizi dell'Amministrazione.* — Di regola, le disposizioni che precedono valgono anche per i trasporti effettuati per conto od a richiesta dei servizi dell'Amministrazione.

Eccezionalmente, dovranno però essere accettati i trasporti in collettame a G. V. di peso eccedente i limiti stabiliti, nonchè i trasporti a carro completo a P. V. per distanze maggiori di 500 chilometri, quando dalla richiesta di spedizione risulti opportuna annotazione giustificativa firmata dal capo dell'ufficio che rilascia il documento o dall'agente speditore, il quale dovrà informarne prontamente la propria Divisione, che ne darà notizia a quella di Movimento da cui dipende la stazione di partenza del trasporto.

14° — *Merci di cui l'Amministrazione può sospendere l'accettazione. — Fino a nuovo avviso continueranno ad essere accettati, nei limiti e colle norme stabiliti dalle Delegazioni materiale mobile, i trasporti di merci di cui l'Amministrazione è autorizzata a sospendere l'accettazione a' sensi dell'art.* 2 *sub a) e b) del decreto Luogotenenziale* 13 *maggio* 1917, *n.* 901.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 22 *ed ai controllori del materiale.*

Comunicazioni.

Riammissione alle gare. — Con decreto 5 maggio 1917, n. 612 del ministro della guerra è stata riammessa a fare offerte per tutti i contratti con le pubbliche amministrazioni, la ditta Ghersi Felice di cui è unico proprietario il signor Ghersi Felice fu Luigi, commerciante di cuoiami, domiciliato a Torino, stata esclusa dalle dette contrattazioni con decreto 26 ottobre 1915 n. 58, come da pubblicazione fatta nel Bollettno n. 47-1915.

— Con decreto 14 maggio 1917, n. 636, del ministro della guerra, è stata riammessa a fare offerte per tutti i contratti con le pubbliche amministrazioni, la ditta Vitale Milano, con sede in Roma, Corso Vittorio Emanuele, n. 5, della quale sono proprietari i signori Milano Giuseppe fu Vitale, Milano Vitale fu Samuele, Milano Vitale di Giuseppe, Bosco Alberto fu Asdrubale, tutti commercianti, stata esclusa dalle dette contrattazioni con decreto 7 luglio 1910, n. 7.

ALBO D'ONORE DEI MORTI PER LA PATRIA

Morti sul campo di battaglia

- **Di Vico** Tommaso - manovale avventizio - stazione Caserta - caporale mitragliere di fanteria - morto il 3 giugno 1916.
- **Attiani** Amedeo - manovale avventizio - squadra rialzo Roma-Termini - soldato di fanteria - morto il 28 agosto 1916.
- **Demichelis** Giovanni - manovale avventizio squadra rialzo Novi - soldato di fanteria - morto il 23 ottobre 1916.

(168409) - **Sanò** Pietro - manovale - squadra rialzo Catania - sergente di fanteria - morto il 18 marzo 1917.

Morti in seguito a ferite riportate in guerra

- **Vitali** Antonio - manovale avventizio - stazione Palazzolo - soldato di fanteria - morto il 12 feb. 1916.

(131599) - **Bottigliero** Pasquale - applicato - officine Pietrarsa - sottotenente di fanteria - morto l'11 maggio 1917.

Morti in servizio vittime del dovere

- **Sparacino** Salvatore - 2º macchinista avv. - Esercizio Navigazione - morto il 15 maggio 1917.
- **Guasco** Francesco - fuochista avventizio - Esercizio Navigazione - morto il 15 maggio 1917.

Morti in stato di prigionia

(152442) - **Milosa** Alfonso - manovale - deposito combustibili Isernia - soldato di fanteria - morto il 14 giugno 1916.

Circolare N. 2v. (C.).

Concessioni speciali IV e V.

Si pubblicano, allegati alla presente, gli elenchi dei Comitati e delle Associazioni di beneficenza ammessi per il corrente anno al beneficio delle concessioni speciali IV e V.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Concessione speciale IV.

Elenco dei Comitati ed Associazioni di beneficenza riconosciuti dalle ferrovie dello Stato.

Denominazione	Sede
Società nazionale di patronato e M. S. per le giovani operaie	Alessandria
Orfanotrofi maschile e femminile di.	Alessandria
Colonia marina ed alpina provinciale di. . .	Alessandria
Ospizio marino	Ancona
Congregazione di carità di	Baricelle
Patronato Felsineo per la cura marina agli scrofolosi poveri d'ambo i sessi	Bologna
Comitato dell'ospizio marino pei fanciulli scrofolosi poveri di	Bozzolo
Congrega della carità apostolica di	Brescia
Comitato per la cura marina degli scrofolosi poveri presso il Comune di	Busto Arsizio
Comitato della mutualità scolastica sezione di	Carpi
Comitato di beneficenza per l'invio di infermi alle cure termali e dei bagni marini in . .	Cento
Congregazione di carità di	Chiavenna
Comitato pro scrofolosi poveri di	Codogno
Istituto provinciale per la cura degli scrofolosi poveri di.	Como
Opera pia scrofolosi poveri di.	Crema
Istituto scrofolosi poveri presso il Consiglio amministrativo degli Ospedali Maggiore ed Ugolani Dati di	Cremona

Denominazione	Sede
Opera pia degli ospizi marini di carità pei fanciulli scrofolosi del Comune di	Ferrara
Federazione femminile toscana	Firenze
Opera pia degli ospizi marini	Firenze
Ospizi marino israelitico	Firenze
Società fiorentina per l'invio delle donne povere ai bagni di mare	Firenze
Ospizio marino Jackson.	Firenze
Ospizio marino della Missione medica	Firenze
Associazione delle Signorine di carità	Firenze
Associazione scrofolosi poveri presso il Municipio di.	Gallarate
Congregazione di carità – Opera pia di . . .	Gazzuolo
Congregazione di carità di	Giacciano con Baruchella
Opera pia degli ospizi marini di	Imola
Congregazione di carità ed Opere pie riunite di	Intra
Comitato " pro scrofolosi poveri "	Legnano
Opera pia lodigiana per la cura marina e climatica dei fanciulli scrofolosi.	Lodi
Cassa di risparmio di.	Lucca
R. R. Ospedali ed Ospizi di	Lucca
Opera pia dell'Ospizio marino di	Mantova
Patronato degli alunni poveri delle scuole elementari " via Giulio Romano "	Milano
Colonie scolastiche milanesi	Milano
Comitato di assistenza per gli ammalati poveri e bisognosi della cura di Salsomaggiore . .	Milano

Denominazione	Sede
Opera pia Catena per la cura di Salsomaggiore	Milano
Società italiana di previdenza per le operaie	Milano
Patronato di beneficenza scolastica per gli alunni poveri del rione di Corso S. Gottardo.	Milano
Patronato delle scuole di Via F. Casati, A. Tadini e A. Stoppani	Milano
Opera pia per la cura balneare marina agli scrofolosi poveri di Milano e provincia . .	Milano
Patronato scolastico del Comune di.	Musocco
Congregazione municipale di carità	Parma
Opera pia scrofolosi della provincia di . . .	Pavia
Municipio di	Pegognaga
Comitato dell'Ospizio marino di.	Piacenza
Rifugio delle fanciulle abbandonate	Pistoia
Opera pia degli Ospizi marini di	Pistoia
Opera pia pratese dell'Ospizio marino di . .	Prato
Comune di	Reggio Emilia
Colonie Appennine e marine " Charitas " . .	Roma
Colonia per la salute " Paolina Mauro-Fontana "	Roma
Comitato provinciale pel funzionamento delle Colonie marine e alpine.	Rovigo
Congregazione di carità di	S. Giorgio di Mantova
Congregazione di carità di	Sesto Fiorentino
Congregazione di carità di	Settimo Milanese

Denominazione	Sede
Associazione popolare senese per i bambini poveri scrofolosi	Siena
Istituto femminile delle minorenni a	Signa (Castello)
Comitato per la cura balnearia degli scrofolosi poveri	Soncino
Istituto per la cura dei fanciulli scrofolosi della provincia di	Sondrio
Congregazione di carità di	Soresina
Congregazione di carità di	Suzzara
Opera pia delle colonie alpine e marine per fanciulli poveri.	Torino
Comitato torinese di beneficenza per l'invio d'indigenti alle cure termali di Acqui . . .	Torino
Opera balnearia G P. Meille	Torino
Ospizio marino piemontese	Torino
Congregazione di carità del Comune di . . .	Torrita

Concessione speciale V.

Elenco dei Comitati ed Associazioni di beneficenza riconosciuti dalle ferrovie dello Stato.

Denominazione	Sede
Società Nazionale di Patronato e M. S. a favore delle giovani operaie	Ancona
Associazione Nazionale " per la donna ,, . .	Ancona
Società Nazionale di Patronato e M. S. per le giovani operaie.	Alessandria

Denominazione	Sede
Colonia marina od alpina provinciale	Alessandria
Pia istituzione per la cura climatica ai fanciulli gracili	Cremona
Opera pia degli Ospizi marini di carità pei fanciulli scrofolosi del Comune di	Ferrara
Istituto di S. Niccolò	Firenze
Associazione delle Signorine di carità	Firenze
Colonie alpine genovesi	Genova
Pio istituto degli artigianelli Montebruno . .	Genova
Opera pia lodigiana per la cura marina e climatica dei fanciulli poveri scrofolosi . . .	Lodi
Opera pia dell'Ospizio marino di	Mantova
Colonie scolastiche milanesi	Milano
Società Italiana di previdenza per le operaie	Milano
Società di S. Vincenzo De Paoli – Opera della cura climatica pei fanciulli poveri	Milano
Pia istituzione per la cura climatica gratuita ai fanciulli	Milano
Patronato scolastico del Comune di	Musocco
Municipio di	Pegognaga
Colonie Appennine e marine "Charitas" . .	Roma
Colonia per la salute "Paolina Mauro-Fontana"	Roma

Denominazione	Sede
Comitato provinciale pel funzionamento delle Colonie marine ed alpine	Rovigo
Patronato scolastico	Sestri Ponente
Opera pia delle colonie alpine e marine per fanciulli poveri	Torino
Congregazione di carità del Comune di . . .	Torrita

Il Direttore generale

R. DE CORNÈ.

SENTENZE

Espropriazioni - Occupazione temporanea ed espropriazione definitiva - Momento giuridico determinativo della indennità.

La occupazione temporanea e la occupazione permanente, od espropriazione, sono due fatti giuridici e due istituti assolutamente tra loro distinti e diversi. È pertanto erroneo ravvisare un diritto quesito circa la misura della indennità di esproprio nel semplice fattò della emissione del decreto di occupazione temporanea, il quale non assicura che una disponibilità precaria del fondo cui si riferisce. Tale diritto sorge solo col procedimento formale della espropriazione definitiva e si perfeziona col decreto che l'autorizza, cosicchè la misura dell'indennità va stabilita coi criteri e le norme legislative in quel momento imperanti (1).

CASSAZIONE NAPOLI — Sent. 1-13 febbraio 1917 (*Presidente* Lomonaco*; Rel.* Pacifico; *P. M.* Trabucchi - c. c.) — Ferrovie Stato contro Giordano e Carotenuto.

Considerato in

DIRITTO

che l'Amministrazione ricorrente sostiene la tesi con tre argomentazioni. Fu errore il ritenere un diritto quesito, circa la misura della indennità, pel semplice fatto della emissione del decreto di occupazione temporanea. La legge di espropriazione per pubblica utilità e la parte della legge del 1885, richiamata per le espropriazioni

(1) V. Cassaz. Torino; Boll. 1911–IV–97-C. App. Roma; id. 161 - Cassaz. Firenze; id. 211 - Cassaz. Napoli; id. 1912–141 - Cassaz. Torino; id. 1914–18. C. App. Parma; id. 254.

ferroviarie, hanno figura e carattere procedurale; e debbono, quindi avere piena applicazione per ogni atto e per ogni perizia che compiasi sotto il loro impero. Il trasferimento del dominio avviene, solo, per effetto del decreto prefettizio di espropriazione, giusta l'art. 50 della legge del 1865, e solo allora, rimangono determinati e vanno riconosciuti i diritti reali espropriati e la indennità che deve corrispondersi.

Che, sebbene il carattere procedurale esclusivo delle leggi di espropriazione abbia incontrato plauso ed adozioni, in molti esempi di dottrina e di giurisprudenza, non può dirsi che vi corrispondano la parola ed i fini delle leggi medesime. Se molta parte di esse stabilisce le forme da seguire, perchè la espropriazione si prepari ed addivenga perfetta, e prescriva termini e designa autorità per gli accertamenti, i reclami e le decisioni che possono occorrere, si ha, un'altra parte non piccola, nè secondaria, che non potrebbe onninamente qualificarsi, nè di rito nè di giurisdizione. I criteri di valutazione, la limitazione del diritto ai miglioramenti ed agli aumenti, le retrocessioni, i caratteri dei danni risarcibili, e tante altre sanzioni, sono attinenti alla misura di diritti patrimoniali ed alla sostanza di rapporti civili e non possono restringersi alla sola figura estrinseca del procedimento.

Nè sembra esatto il richiamo a qualche parola dell'art. 1 della legge 25 giugno 1865 e dell'art. 438 del cod. civ. Il dir. la prima delle disposizioni invocate, che le espropriazioni per pubblica utilità, avvenir debbono nelle forme da essa legge tracciate, non significa che tutta la legge si restringa a stabilire delle forme, ma che insieme alle sanzioni di diritto patrimoniale siano, in essa indicate, ancora, le forme da serbarsi per comune cautela. Il che, come sopra fu osservato, è esattissimo. L'art. 438 poi parlando di norme è argomento contrario alla tesi della ricorrente perchè non tutte le norme sono di solo rito, ed il codice accennandovi, parla in genere della espropriazione della ragion privata per pubblico interesse e relativi indennizzi.

Che, forse non così recisamente, ma neppure è da affermare pel caso che ne occupa, la efficacia assoluta del momento del finale trasferimento della proprietà pel decreto prefettizo di espropriazione. Se è solamente allora che il trasferimento addiviene perfetto ed irrevocabile, non potrebbe come era detto per altre conseguenze,

tra le parti e verso i terzi, negarsi ogni valore alle trattative ed agli atti preliminari. Questi, se non creano vincoli attuali, massime per la ditta espropriante, non cessano dal formare un tutt'uno con gli atti completi che debbono seguirli, e sarebbe assai un dubbio se si potesse prescindere, per un precetto che costituisce eccezione alla norma del diritto e va perciò applicato con la maggiore restribuzione.

Che un valore decisivo è invece, da assegnare alla prima ragione di reclamo, avanzata dall'Amministrazione ferroviaria. La occupazione temporanea e la occupazione permanente, o di espopriazione, sono due fatti giuridici e due istituti, assolutamente tra loro distinti e diversi.

La prima mira all'uso, durante un certo tempo, della proprietà privata per le esigenze della necessità ed utilità pubblica, l'altra tende al trasferimento coatto della proprietà stessa, perchè sia destinata al compimento dell'opera di pubblico vantaggio. Nella prima, il dominio permane, ed il possesso è destinato a ritornare al privato, al quale è solo dovuto il compenso del godimento perduto dei danni causati dopo l'uso da altri fattone. Nella espropriazione ogni diritto reale passa a chi espropria, ed al privato in corrispettivo spetta l'intero valore a giusto prezzo della cosa perduta. Ed allo effetto, si ha nella espropriazione, la valutazione della cosa, si ha nell'occupazione temporanea, la semplice descrizione dello stato di consistenza per potersi compensare i frutti pérduti ed i danni.

Che l'urgenza, talvolta suggerisce ed impone di non potere attendere le remore inseparabili dal procedimento formale di espropriazione. Ed in tal caso, alla espropriazione vera e propria, si fa precedere una occupazione temporanea, che forse meglio, allora, direbbesi provvisoria. Il che più di frequente può avverarsi nelle costruzioni e nelle opere sussidiarie delle ferrovie. Onde ne fu fatta speciale previsione nell'art. 6 della legge 23 dicembre 1906. In questa ipotesi si hanno due rapporti successivi, i quali non perdono ciascuno il suo carattere ed i suoi giuridici effetti.

L'acceleramento non della formalità ma dell'atto del possesso e dell'uso, lascia salvo ogni diritto ed ogni decisione nella successiva espropriazione tanto all'espropriante, quanto al privato, anche per quanto concerne quei reclami amministrativi sulla

stessa dichiarazione di pubblica utilità che nei casi ordinari precedono e che dall'occupazione temporanea non sono pregiudicati.

Che con l'attuazione di cotesti concetti non mutasi affatto neppure la forma dell'occupazione temporanea, quando essa sia preludio di una espropriazione. Nel caso in esame vedesi che il decreto del 24 luglio 1904 ha prefissa la durata di 2 anni, ordinato non l'apprezzo ma la formazione dello stato di consistenza, ingiunta la preparazione *ex integro* d'una espropriazione completa.

Non è lecito, in questo tema, procedere per induzioni o preconcetti. Il fatto è quello che è, o quello che gli atti e i provvedimenti rivelano. Giuridicamente vi è solo un uso precario, che la scadenza del biennio avrebbe fatto automaticamente cessare col solo risarcimento dei frutti e danni materiali senza diritti quesiti e per un più radicale rapporto.

Il diritto all'indennità di valore sorge solo col procedimento formale, sopravvenuto più tardi, della espropriazione definitiva. E ciò senza dire che se si volesse guardare il fatto materiale dell'occupazione, era avvenuto nel novembre 1907 e quindi non avrebbe preceduto l'esecutorietà della legge del 7 luglio 1907. Sotto questi profili, sfuggiti interamente alla Corte di merito, è di giudizio disporre un riesame nel quale possono includersi i provvedimenti sulle spese.

Visto l'articolo 542 cod. proc. civile.

P. Q. M. la Corte cancella l'impugnata sentenza e rinvia la causa per nuovo esame ad altra sezione della Corte di appello di Napoli, ecc.

ANNO X - N. 25

21 GIUGNO 1917

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

Parte prima. — Leggi e decreti:

Parte seconda. — Ordini generali, Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata:*

Roma, giugno 1917 — Tip. Nazionale Bertero di G. Guadagnini e C.

Decreto Luogotenenziale 24 *maggio* 1917, *n.* 932, *col quale lo stanziamento del capitolo n.* 55 *dello stato di previsione del **Ministero** per i **trasporti** marittimi e ferroviari per l'esercizio finanziario* 1916-1917 *è aumentato di L.* 150.000 (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Vista la legge 22 maggio 1915, n. 671, sul conferimento al Governo dei poteri straordinari per la guerra;

Vista la legge 24 dicembre 1916, n. 1738;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato per il tesoro, di concerto con quello per i trasporti marittimi e ferroviari;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Lo stanziamento del capitolo n. 55 « Spese per assistenza e rimpatrio di equipaggi delle navi mercantili affondate, ecc. » dello stato di previsione del Ministero per i trasporti marittimi e ferroviari per l'esercizio finanziario 1916-1917, è aumentato di lire centocinquantamila (L. 150.000).

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 24 maggio 1917.

TOMASO DI SAVOIA.

Boselli — Carcano — Bonomi.

Visto, *Il guardasigilli*: Sacchi.

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 16 giugno 1917, n. 141.

DECRETO-LEGGE-LUOGOTENENZIALE 31 *maggio* 1917, *n.* 929, *col quale vengono introdotte alcune variazioni nel bilancio delle ferrovie dello Stato per l'esercizio finanziario* 1916-917 (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;
Vista la legge 24 dicembre 1916, n. 1738;
Udito il Consiglio dei ministri;
Sulla proposta del ministro segretario di Stato per il tesoro, di concerto con quello per i trasporti marittimi e ferroviari;
Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Nel bilancio delle ferrovie dello Stato per l'esercizio 1916-917 sono introdotte le variazioni indicate nella tabella annessa al presente decreto, firmato d'ordine Nostro, dai ministri proponenti.

Art. 2.

Lo stanziamento del capitolo n. 15. « Prodotto dell'esercizio diretto delle ferrovie non concesse ad industrie private ecc. » dello stato di previsione dell'entrata per l'esercizio finanziario 1916-917 è elevato a L. 35.066.892,09.

Questo decreto sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 18 giugno 1917, n. 143.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 31 maggio 1917.

TOMASO DI SAVOIA.

BOSELLI — CARCANO — BONOMI.

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

TABELLA di variazioni al bilancio delle ferrovie dello Stato per l'esercizio finanziario 1916-917.

		Lire
ENTRATA.		
TITOLO I. — *Parte ordinaria.*		
Prodotti del traffico.		
Cap. n. 1. Viaggiatori	+	75.000.000,—
» 3. Bagagli e cani	—	4.000.000,—
» 4. Merci a grande velocità	+	230.000.000,—
» 5. Merci a piccola velocità accelerata	+	10.000.000,—
» 6. Merci a piccola velocità ordinaria	+	104.800.000,—
» 7. Prodotti delle ferrovie secondarie sicule . .	+	200.000,—
» 8. Prodotti della navigazione dello stretto di Messina	+	1.000.000,—
» 9. Prodotti della navigazione colle isole (articoli 2 e 16 della legge 5 aprile 1908, n. 111)	—	1.000.000,—
Introiti indiretti dell'esercizio.		
Cap. n. 10. Redditi patrimoniali.	+	600.000,—
» 11. Telegrammi privati	—	40.000,—
» 12. Noli attivi di materiale rotabile in servizio cumulativo	+	100.000,—
» 13. Nolo di materiali diversi dell'Amministrazione ferroviaria.	+	1.700.000,—
» 14. Prodotti per servizi accessori	+	1.200.000,—
» 16. Introiti indiretti dell' esercizio navigazione (art. 2 della legge 5 aprile 1908, n. 111) .	—	1.860.000,—
» 16-*bis*. Introiti dei servizi di navigazione libera	+	55.000.000,—
» 17. Introiti devoluti al bilancio in conseguenza dei nuovi oneri assunti per la gestione pensioni e sussidi (legge 9 luglio 1908, n. 418, art. 3, lett. *d*) ed art. 8 prima parte) . .	+	8.000.000,—
» 19. Utili di magazzino	+	13.000.000,—

	Lire
Entrate eventuali.	
Cap. n. 20. Proventi eventuali	+ 6.300.000,—
Introiti per rimborsi di spesa.	
Cap. n. 27. Ricuperi di carattere generale	+ 1.100.000,—
» 29. Ricuperi del servizio trazione	+ 6.000.000,—
» 33. Ricuperi per prestazioni dell'esercizio navigazione	+ 400.000,—
Cap. n. 34. Versamento in conto esercizio al magazzino da parte dei servizi, di materie fuori uso od esuberanti	— 500.000,—
» 37. Contributo di altre Amministrazioni nelle spese delle stazioni e dei tronchi di uso comune	— 400.000,—
Totale titolo I . . .	+ 506.600.000,—
SPESA.	
TITOLO I. — *Parte ordinaria.*	
Spese d'esercizio.	
Cap. n. 1. Direzione generale – Personale	+ 900.000,—
» 3. Servizio approvvigionamenti – Personale . .	+ 2.590.000,—
» 4. Servizio approvvigionamenti – Forniture, spese ed acquisti	+ 800.000,—
» 5. Servizio movimento – Personale	+ 26.300.000,—
» 6. Servizio movimento – Forniture, spese ed acquisti	+ 8.457.000,—
» 7. Indennizzi per perdite, avarie e ritardata resa di spedizioni	+ 900.000,—
» 8. Noli passivi di materiale rotabile in servizio cumulativo	+ 1.500.000,—
» 9. Servizio commerciale – Personale	+ 340.000,—
» 11. Servizio trazione – Personale	+ 11.600.000,—

		Lire
Cap. n. 12. Servizio trazione – Forniture, spese ed acquisti	+	292.000.000,—
» 13. Manutenzione locomotive	+	15.500.000,—
» 14. Servizio veicoli – Personale	+	1.160.000,—
» 15. Servizio veicoli – Forniture, spese ed acquisti	+	450.000,—
» 16. Manutenzione veicoli	+	12.900.000,—
» 17. Servizio lavori – Personale	+	9.250.000,—
» 18. Servizio lavori – Forniture, spese ed acquisti	+	1.285.000,—
» 20. Linee secondarie a scartamento ridotto – Personale	+	350.000,—
» 21. Linee secondarie a scartamento ridotto – Forniture, spese ed acquisti	+	1.000.000,—
» 22. Linee secondarie a scartamento ridotto – Manutenzione materiale rotabile	+	130.000,—
» 23. Linee secondarie a scartamento ridotto – – Manutenzione della linea	+	30.000,—
» 24. Esercizio navigazione – Personale	—	810.000,—
» 25. Esercizio navigazione – Forniture, spese ed acquisti	—	58.000,—
» 27. Ancoraggi e spese portuali	—	90.000,—
» 28. Noleggio di piroscafi	+	900.000,—
» 29. Assegnazioni al fondo di riserva per i rischi di mare relativi ai piroscafi destinati alla navigazione libera	+	5.560.000,—
» 29-*bis*. Spese dei servizi di navigazione libera	+	37.460.000,—
» 30. Navigazione dello stretto di Messina - Personale	+	160.000,—
» 31. Navigazione dello stretto di Messina – Forniture, spese ed acquisti	+	1.400.000,—

		Lire
Cap. n. 32. Consiglio generale, Commissioni compartimentali del traffico e Commissioni diverse (art. 61 della legge 7 luglio 1907, n. 429)	+	100.000,—
» 35. Contributo al fondo pensioni e sussidi . . .	+	9.300.000,—
» 35-*bis*. Contributo al fondo Opera di previdenza per gli orfani e famiglie del personale e buonuscita in ragione del 6 % dei prodotti del traffico	+	6.240.000,—
» 37. Assegni di esonero (art. 59 della legge 7 luglio 1917, n. 429)	—	100.000,—
» 38. Gratificazioni al personale.	+	8.468.820,—
» 39. Oblazioni e sussidi al personale	+	860.000,—
» 43. Indennizzi	—	300.000,—
» 44. Provvigioni e compensi alle Agenzie italiane ed estere	—	450,000—
» 46. Contributo nelle spese delle stazioni e tronchi di uso comune di altre Amministrazioni .	—	180.000,—
» 47. Compensi ad Amministrazioni ferroviarie pei servizi coi loro treni	—	400.000,—
» 48. Spese eventuali	+	11.000.000,—
» 50. Servizi speciali marittimi di Venezia e della gestione marittima di Genova Molo Vecchio	—	200.000,—
» 51. Annualità per la ricostituzione in 50 anni dei capitali mutuati sul fondo pensioni e sussidi per acquisto e costruzione di case economiche per i ferrovieri (art. 5, legge 14 luglio 1907, n. 553)	—	500.000,—
Spese complementari.		
Cap. n. 54. Rinnovamento del materiale rotabile . . .	+	10.415.000—
Spese accessorie.		
Cap. n. 62. Reintegro al fondo di riserva per le spese impreviste delle somme prelevate a favore delle spese ordinarie (art. 24, ultimo capoverso della legge 7 luglio 1907, n. 429) . .	—	5.184.712.09

		Lire
Cap. n. 63. Noleggio di materiale rotabile per insufficienze di dotazione	+	500.000,—
» 68. Trasporti gratuiti per le località colpite dal terremoto	+	500.000,—
» 70. Contributo per riduzioni di tariffa dipendenti da motivi di interesse generale	+	12.000.000,—
» 71. Versamento al tesoro dell'avanzo della gestione (art. 6 secondo capoverso della legge 22 aprile 1905. n. 137)	+	22.566.892,—
	+	506.600.000,—

Visto, d'ordine di S. A. R. il Luogotenente Generale di S. M. il Re:

Il ministro del tesoro: CARCANO.

Il ministro dei trasporti marittimi e ferroviari: BONOMI.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 31 *maggio* 1917, *n.* 941, *col quale è dichiarata opera di utilità pubblica la costruzione, da parte della Società G. Ansaldo e C., di un raccordo ferroviario fra lo stabilimento ausiliario per la fabbricazione di materiali refrattari, sito in Stazzano, di essa Società, e la stazione ferroviaria di Stazzano* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Vista la legge 25 giugno 1865, n. 2359, sulle espropriazioni per causa di pubblica utilità;

Vista la legge 18 dicembre 1879, n. 5188, che approva alcune modificazioni a quella citata;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato per gli affari della guerra;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

È dichiarata opera di pubblica utilità la costruzione, da parte della Società anonima italiana G. Ansaldo e C., di un raccordo ferroviario fra lo stabilimento ausiliario per la fabbricazione di materiali refrattari, sito in Stazzano (Serravalle Scrivia), di essa Società, e la stazione ferroviaria di Stazzano.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 16 giugno 1917, n. 141.

Art. 2.

L'opera suddetta dovrà essere compiuta nel termine di quattro mesi dalla data del presente decreto.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 31 maggio 1917.

TOMASO DI SAVOIA.

MORRONE.

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 10 *giugno* 1917, *n.* 937, *col quale viene regolato il pagamento del prezzo dei carri di agrumi requisiti dalle autorità militari* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

In forza dei poteri conferiti al Governo del Re dalla legge 22 maggio 1915, n. 671;

Udito il Consiglio dei ministri;

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 14 giugno 1917, n. 139.

Sulla proposta del ministro segretario di Stato per l'agricoltura, di concerto coi ministri per la grazia e giustizia, per le finanze, per la guerra e per i trasporti marittimi e ferroviari;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Per tutti i carri di agrumi durante il viaggio requisiti dall'autorità militare nel febbraio 1917, il pagamento della somma dovuta per il prezzo della merce sarà fatto dagli enti designati dall'articolo seguente alla Ditta speditrice dietro presentazione della ricevuta di spedizione, o a chi si presenterà con la ricevuta di spedizione regolarmente girata dalla Ditta speditrice.

Il prezzo dovuto è stabilito dagli enti militari incaricati del pagamento. Qualunque ricorso circa la misura del prezzo dovrà essere trasmesso al Comitato dei ricorsi, presso il Ministero d'agricoltura, di cui all'art. 6, comma *c*) del decreto Luogotenenziale 2 agosto 1916, n. 926.

Art. 2.

Gli enti militari incaricati del pagamento sono i seguenti:

per i carri provenienti dalla provincia di Catania, la Commissione incetta arance di Catania;

per i carri provenienti dalla provincia di Messina, la Commissione incetta arance di Messina;

per i carri provenienti dalla provincia di Palermo, la Commissione incetta arance di Palermo;

per i carri provenienti dalla Calabria, la Commissione incetta arance di Reggio Calabria;

per i carri provenienti dalla provincia di Siracusa, lá Commissione incetta arance di Siracusa;

per i carri provenienti dalla provincia di Napoli e stazioni contermini, la Direzione di commissariato di Napoli;

per i carri provenienti dalla provincia di Foggia, la Direzione di commissariato di Ancona.

Art. 3.

Per i carri agrumi che, pur non essendo stati requisiti dall'autorità militare, a seguito delle disposizioni emanate il 5 febbraio 1917 dal Ministero delle finanze, non poterono essere inoltrati in Svizzera dove erano originariamente diretti, rimasero, in seguito a ciò, a disposizione dell'Amministrazione dello Stato, la liquidazione e il pagamento del prezzo saranno fatti con le stesse norme dell'art. 1 di questo decreto.

Art. 4.

Nel termine di otto giorni dalla data di pubblicazione del presente decreto, chiunque, non essendo in possesso della ricevuta di spedizione, ritenga di aver diritto, come proprietario della merce, al prezzo liquidato a norma del presente decreto, può presentare opposizione al pagamento, accompagnata dai documenti giustificativi, al pretore del mandamento ove ha sede la Commissione incetta arance o la direzione di Commissariato che dovrebbe effettuare il pagamento stesso. Il termine è di venti giorni per le opposizioni presentate da Ditte con sede all'estero. La notificazione della opposizione allo speditore ed all'ente pagatore nel termine di tre giorni dalla sua presentazione, produce la sospensione del pagamento fino alla pronuncia della sentenza.

Il pretore, assunte informazioni, sentite le parti interessate e gli enti pagatori, deciderà a quale ditta il pagamento deve essere effettuato.

Art. 5.

Il rimborso delle spese di trasporto dal luogo di origine a quello di destinazione per i carri agrumi spediti in porto franco, tanto per quelli di cui all'art. 1, come per gli altri di cui all'art. 3 del presente decreto, sarà effettuato direttamente alle ditte speditrici dall'Amministrazione ferroviaria.

Art. 6.

Il rimborso delle tasse di concessione di esportazione per i carri agrumi dei quali non venne consentita l'uscita, a seguito delle disposizioni del Ministero delle finanze, ricordate nell'art. 3 verrà effettuato dal Ministero delle finanze dietro istanza degli interessati, corredata dai documenti atti a dimostrare il diritto al rimborso.

Art. 7.

Il presente decreto entrerà in vigore il giorno successivo alla sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale* del Regno.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 10 giugno 1917.

TOMASO DI SAVOIA.

BOSELLI — RAINERI — SACCHI — MEDA — MORRONE — BONOMI.

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

DECRETO 14 *giugno* 1917, *col quale si provvede alla intensificazione della produzione ed alla distribuzione della legna da ardere e del carbone vegetale* (1).

IL COMITATO PER I COMBUSTIBILI NAZIONALI

Visti i decreti Luogotenenziali 7 gennaio, 22 febbraio e 26 aprile 1917, nn. 35, 261 e 696;

Ritenuta la necessità di provvedere alla intensicazione della produzione e alla distribuzione della legna da ardere e del carbone vegetale;

Decreta:

Art. 1.

È ordinato il censimento della legna da ardere e del carbone vegetale esistenti in ciascuna Provincia.

Il censimento deve essere compiuto entro il 30 corrente. Fino a quando il censimento non sia compiuto, è vietata l'esportazione di legna da ardere e di carbone vegetale da Provincia a Provincia, salvo i casi debitamente autorizzati dal Comitato. Possono tuttavia avere corso, sino al 25 corrente, le spedizioni per le quali i carri o le navi sieno sotto carico, nè sia stato fatto particolare impedimento.

Art. 2.

Chiunque produce o detiene a scopo di commercio legna da ardere o carbone vegetale deve entro il 30 corrente denunciare le quantità prodotte o detenute specificando le qualità, i prezzi ed i contratti di vendita fatti.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 18 giugno 1917, n. 143.

Chiunque produce o detiene legna da ardere o carbone vegetale per i propri usi deve denunciare le quantità prodotte o detenute superiori rispettivamente a 50 ed a 25 quintali. Per i carri e le navi sotto carico, nel caso di cui al precedente articolo, le denuncie debbono essere fatte sia dallo speditore e sia dal destinatario.

Art. 3.

I termini per i tagli e per la produzione dei carboni sono aboliti salvo l'osservanza delle particolari disposizioni che nelle singole Provincie possano essere stabilite per la conservazione dei boschi e degli alberi atti a dare in prevalenza legname da costruzione.

Art. 4.

I proprietari o possessori di boschi debbono nel suindicato termine denuciare i tagli disposti od in via di esecuzione in economia ed a mezzo di assuntore per la produzione di legna da ardere o di carbone, sola od accompagnata da altre utilizzazioni, specificando i contratti fatti e le relative quantità, nonchè i tagli ancora possibili indipendentemente dall'osservanza dei termini stabiliti, e le quantità approssimative che si potrebbero ancora produrre.

Art. 5.

La denuncia è fatta in iscritto al sindaco del Comune nel cui territorio è situato il bosco donde avviene la produzione o si detiene la legna ed il carbone prodotto, o si trovano la stazione od il porto in cui ha luogo il carico o deve aver luogo lo scarico dei carri e delle navi nel caso di cui all'art. 1, o sono situati i boschi nei quali possono ancora effettuarsi i tagli.

Art. 6.

Nei termini stessi debbono essere rilasciate e trasmesse al prefetto le dichiarazioni scritte delle quantità di legna da ardere e di carbone vegetale occorrenti a tutto aprile 1918;

a) dai sindaci per gli usi domestici, per le scuole e per gli edifici pubblici;

b) dagli esercenti di servizi pubblici, escluse le ferrovie e tramvie;

c) dal Comitato di mobilitazione industriale per gli stabilimenti ausiliari;

d) dalla Camera di commercio per le industrie non dichiarate ausiliarie;

e) dai Comizi o dal Consorzio agrario per le aziende agricole;

f) dalle Congregazioni di carità per gli istituti di beneficenza.

I sindaci debbono anche dichiarare se sieno disposti a provvedere direttamente alla fornitura ed alla distribuzione della legna da ardere e del carbone vegetale occorenti nel proprio territorio per gli usi di cui alle lettere *a*), *d*), *e*), *f*).

Art. 7.

Dalla Direzione generale dei servizi logi tici ed amministrativi, dalla Direzione generale delle ferrovie di Stato, dalle Amministrazioni di ferrovie e tramvie concesse alla industria privata, dai Regi arsenali e cantieri e da ogni altra Amministrazione od ente che non sia indicata nell'articolo precedente, la dichiarazione della quantità di legna necessaria pei rispettivi usi è fatta nel termine stesso direttamente al Comitato.

Art. 8.

Il prefetto, nei cinque giorni successivi, rimette al Comitato:

a) le denuncie di cui all'art. 5 insieme con tre tabelle rias-

suntive l'una per la legna da ardere, l'altra per il carbone e la terza per i tagli ancora effettuabili;

b) le dichiarazioni di cui all'art. 6 insieme ad una tabella riassuntiva e con le proprie osservazioni in merito alle quantità richieste;

c) l'indicazione delle ditte locali che sarebbero disposte ad assumere il taglio e trasporto della legna o la produzione del carbone;

d) una relazione sulla possibilità che sindaci od enti municipali o provinciali o regionali già organizzati, sieno o no legalmente riconosciuti, provvedano alla fornitura ed alla distribuzione della legna e del carbone vegetale per gli usi di cui alle lettere *a*), *d*), *e*), *f*), dell'articolo precedente.

Nei casi in cui la produzione esistente risulti inferiore alla quantità necessaria il prefetto deve unire le proposte che ritenga opportune per provvedere alle dificienze.

Art. 9.

Entro il corrente mese i Comuni per i boschi di demanio o di patrimonio comunale ed i proprietari o possessori dei boschi privati debbono presentare al prefetto concrete proposte per il taglio della legna da ardere, e possibilmente per la produzione del carbone, da eseguirsi anche in economia, od a trattativa privata, con dispensa da ogni forma di legge, e col solo obbligo di osservare le norme che saranno stabilite per la conservazione dei boschi e degli alberi da legname da costruzione.

In mancanza di tali proposte o se le proposte fatte non sieno ritenute adeguate, il Comitato provvede di ufficio per i boschi appartenenti ai Comuni, e in via di requisizione per quelli dei privati, sia direttamene, sia assegnandoli a chi presenterà le necessarie garanzie per la voluta produzione.

Art. 10.

Le domande di direzione tecnica, di mezzi d'opera, di occupazioni di aree, di requisizioni, d'impiego dei prigioneri ed in ge-

nere per quanto occorra od abbia attinenza alla produzione e distribuzione della legna da ardere e del carbone vegetale debbono essere rivolte al Comitato al quale esclusivamente, a norma dell'art. 5 del decreto Luogotenenziale 26 aprile u. s., n. 696, spetta ogni attribuzione al riguardo.

Art. 11.

Alle requisizioni di legna da ardere e di carbone vegetale eventualmente occorrenti per qualsiasi uso o destinazione ed anche per assicurare la fornitura ai sindaci, enti municipali, provinciali o regionali, provvede il Comitato a mezzo delle autorità militari o di propri delegati.

Art. 12.

I prezzi di requisizione, e quelli di vendita nei casi in cui, dalle vigenti norme, ne sia riservata la determinazione all'autorità, debbono essere fissate tenendo conto delle particolari condizioni dei luoghi, ed in modo da assicurare sempre un equo beneficio.

Art. 13.

Con altro decreto saranno dettate le norme per l'assegnazione della quantità di combustibile nazionale a ciascuna Provincia e per la relativa distribuzione.

Art. 14.

Chiunque ometta di fare le denuncie nei termini stabiliti o faccia denuncie non corrispondenti a verità, od incomplete, o comunque contravvenga alle disposizioni del presente decreto o del Comitato nei riguardi dell'intensificazione della produzione e della distribuzione di legna da ardere e di carbone vegetale, è punito a norma di legge.

Art. 15.

I prefetti del Regno sono incaricati della esecuzione del presente decreto da inserirsi per ogni effetto di notifica e di pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale* del Regno.

Roma, 14 giugno 1917.

I sottosegretari di Stato:
DALLOLIO — CANEPA — DE VITO.

COMUNICATO

S. M. il Re, con decreto 15 giugno 1917, ha accettato le dimissioni dalla carica di ministro segretario di Stato per i trasporti marittimi e ferroviari, rassegnate dall'on. **Enrico Arlotta,** deputato al Parlamento, e con decreto del successivo giorno 16, ha nominato ministro segretario di Stato per i trasporti marittimi e ferroviari l'on. ing. **Riccardo Bianchi,** senatore del Regno.

Con altro decreto del 19 giugno 1917 ha accettato le dimissioni dalla carica di sottosegretario di Stato per i trasporti marittimi e ferroviari, rassegnate dall'on. ing. prof. **Ugo Ancona,** deputato al Parlamento.

Porto a conoscenza del personale il telegramma pervenutomi da S. E. il ministro on. Bianchi e la risposta da me data al medesimo :

« *Direttore generale ferrovie Stato.*

« *Assumo il Ministero dei trasporti marittimi e ferroviari con ferma fiducia che la competenza e l'esperienza dei dirigenti dei vari rami e il buon volere di tutto il personale saranno intensamente impiegati a risolvere i numerosi importanti ed urgenti problemi che interessano la vita nazionale.*

RICCARDO BIANCHI ».

« *A S. E. on. Riccardo Bianchi,*
ministro trasporti marittimi e ferroviari.

Onorato della ferma fiducia espressami da V. E. nell'opera del personale ferroviario, ringrazio vivamente con la sicura convinzione che i numerosi importanti ed urgenti problemi che interessano la vita nazianale troveranno in tutti i componenti l'Amministrazione rispondenza, piena, di volontà e di azione.

Con ossequio

DE CORNÈ ».

Ordine di servizio N. 70. (S.).

Esercizio della ferrovia Rezzato-Vobarno - Facoltà del delegato per l'esercizio.

(Vedi ordine di servizio N. 26-1917).

1. — Sono devolute al delegato per l'esercizio della linea Rezzano-Vobarno le facoltà attribuite, in materia di contratti, ai capi delle Divisioni compartimentali Movimento, Trazione, Veicoli e Lavori, rispettivamente, dal punto *t*) capo 5 dell'ordine generale n. 17-1912; dal punto 1, art. 5 dell'ordine generale numero 19-1912, dal punto 1, art. 5 dell'ordine generale n. 21-1912 e dai punti *s*) e *t*) art. 6 dell'ordine generale n. 23-1912 limitatamente però all'importo di L. 3000 se il contratto si faccia per pubblico incanto o licitazione privata e di L. 1500 se per trattativa privata, fermo restando il limite di L. 300 pei contratti, lettere d'obbligo ed atti di sottomissione per lavori relativi alla manutenzione dei materiali di esercizio e delle locomotive e dei pezzi di ricambio per veicoli di cui agli articoli 5 (punto 1) degli ordini generali n. 19 e 21 del 1912.

2. — Sono inoltre devolute al delegato suddetto le seguenti altre facoltà: —

a) — stipulazione, con definitiva validità, di contratti per fornitura di energia elettrica fino all'importo di L. 1000 e per la durata di contratto non superiore ad un anno;

b) ordinazione, entro i limiti degli stanziamenti stabiliti, di lavori di manutenzione ordinaria del corpo stradale, delle opere d'arte e dei fabbricati, che non superino ciascuno l'importo di L. 3000;

c) — liquidazione amichevole di vertenze per danni causati da interruzioni di strade o corsi d'acqua, o da incendi quando non sia dubbia la responsabilità dell'Amministrazione e la indennità da pagarsi non superi le L. 200;

d) liquidazione amichevole di vertenze commerciali e degli indennizzi pei danni alle cose quando l'indennità da pagarsi non

ecceda le L. 500 e la liquidazione non possa pregiudicare questioni di massima;

e) liquidazione amichevole fino alla somma di L. 500 per individuo, delle vertenze per infortuni avvenuti sui treni, nelle stazioni ed in piena linea a persone estranee all'Amministrazione ferroviaria o ad agenti dell'Amministrazione stessa non protetti dalla legge sugli infortuni.

Approvato dal Consiglio di amministrazione nell'adunanza del 13 giugno 1917.

Ordine di servizio N. 71. (M. C.)

Estensione di servizio nella stazione di Valeriano.

(Vedi ordine di servizio N. 8-1912).

Dal 2 maggio 1917 la stazione di Valeriano, sulla linea Casarsa-Spilimbergo-Gemona Ospedaletto, già ammessa ai trasporti di viaggiatori, bagagli, cani e merci a grande velocità, limitatamente alle spedizioni composte di colli non superanti i kg. 50 ciascuno, è stata abilitata senza limitazioni, *per conto esclusivo dell'autorità militare,* ai trasporti in servizio interno e cumulativo italiano di merci a grande velocità, piccola velocità accelerata e piccola velocità ordinaria, nonchè di veicoli e bestiame.

In conseguenza di quanto sopra nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato » (edizione giugno 1914) a pag. 62, di fronte al nome della stazione di Valeriano, si dovrà sostituire nella colonna 8 il richiamo (1) col richiamo (11) riportando in calce l'annotazione:

---

(11) Ammessa senza limitazione per i soli trasporti effettuati per conto dell'autorità militare, ed alle sole spedizioni costituite di colli non superanti i kg. 50 ciascuno per conto del pubblico.

Nelle colonne 9, 10, 11 e 12 si dovranno poi aggiungere le indicazioni A (12) O (12) V (12) B (12) ed in calce l'annotazione (12). Limitatamente ai trasporti effettuati per conto dell'autorità militare.

Nella « Prefazione generale (parte seconda) all'orario generale di servizio » a pag. 10, di fronte al nome di Valeriano, si dovrà sostituire l'indicazione L G con L (34) riportando a pag. 11 la seguente annotazione:

(34) — Valeriano: Ammessa a tutti i trasporti senza limitazioni per conto dell'autorità militare, e per conto del pubblico a quelli di viaggiatori, bagagli e cani pure senza limitazioni, ed a quelli di merci a G. V. composti di colli non superanti i kg. 50 ciascuno.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Comunicazioni.

Esclusioni dalle gare. — Con decreto 18 maggio 1917, n. 643 del Ministero della guerra, sono state escluse dal fare offerte per tutti i contratti con le pubbliche Amministrazioni, in seguito a sentenza di condanna, passata in giudicato, per frode in forniture militari, le ditte qui sotto indicate:

1. — *Ferrari Alessandro, di Saverio,* farmacista in Taranto;
2. — *Jussio Giuseppe, fu Giuseppe,* commerciante in Azzida (S. Pietro al Natisone);
3. — *Biscs Raimondo, fu Asdrubale,* commerciante in Roma;

4. — *Lorenzoni Ernesto, fu Angelo,* commerciante in Treviso;

5. — *Montevecchi Giuseppe, fu Giovanni,* calzolaio in Modigliana;

6. — *Maggi Giulio, fu Silvestro,* lattivendolo in Firenze;

7. — *Simbeni Giuseppe, fu Giuseppe,* calzolaio in Brescia;

8. — *Balloni Adamo, di Cesare,* lattivendolo in Fiesole;

9. — *Corticelli Olinto, fu Antonio,* lattivendolo di S. Casciano Val di Pesa;

10. — *Langela Antonio, di Salvatore,* commerciante in Barra;

11. — *Prandini Sante, di Ferdinando,* calzolaio a Quistello;

12. — *Perrone Attilio, fu Pietro,* commerciante a Meda;

13. — *De Antoni Pietro Giovanni, fu Giovanni,* commerciante in Rigolato;

14. — *Giacobbi Ernesto Umberto, fu Innocente,* commerciante in Calalzo;

15. — *D'Ambrosi Giovanni, fu Antonio,* commerciante in Candide;

16. — *Bonardi Alessandro, di Valentino,* commerciante in Arezzo;

17. — *Della Torre Angelo, di Paolo,* commerciante in Vedano al Lambro;

18. — *Gervasi Ulisse, di Servadio,* capo-calzolaio a Vicenza;

19. — *Grassi Giacomo, fu Luigi,* mediatore in Milano;

20. — *Pagano Luigi, fu Giuseppe,* commerciante in Napoli;

21. — *Manganotti Girolamo, di Girolamo,* commerciante in S. Massimo d'Adige;

22. — *Pieri Ermenegildo, fu Fortunato,* commerciante in Livorno;

23. — *Ventura Luigi, di Guglielmo,* sarto in S. Bassano;

24. — *Brazzetti Italo, di Damaso,* commerciante in Bologna;

25. — *Bianchi Luigi, di Tommaso,* commerciante in Lanciano;

26. — *La Morgia Angelo, di Vincenzo,* commerciante in Lanciano;

27. — *Bonanno Pietro, fu Francesco,* commerciante in Palermo·

28. — *Tammaro Adolfo, fu Gaetano,* commerciante in Teano.

Il Direttore generale
R. DE CORNE'

Circolare N. 3v. (C.).

Compilazione dei riassunti arrivi suppletori al mese di giugno 1917.

Si rammenta alle stazioni ed ai transiti interni e di confine che, in relazione all'ultimo punto dell'art. 17 delle « Norme per il servizio contabile delle gestioni merci », nel mese di luglio 1917 dovranno essere compilati separati riassunti arrivi suppletori per i trasporti in servizio interno, cumulativo italiano e cumulativo internazionale, giunti dopo il 30 giugno con data di spedizione anteriore al 1° luglio detto.

S'intende che, pei trasporti in servizio cumulativo italiano ed internazionale, come data di spedizione dovrà intendersi quella risultante dal timbro del transito interno o di confine.

Le Agenzie doganali di confine, in ordine all'ultimo punto dell'art. 12 delle « Norme contabili per il servizio doganale prestato dalle ferrovie », dovranno pure compilare pei trasporti in uscita dall'Italia, aventi data di spedizione e di transito anteriore al 1° luglio 1917, separati elenchi suppletori (mod. Ci-574) per ogni servizio e gestione.

Si raccomanda la scupolosa osservanza delle disposizioni su indicate.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5, 7, 19 *e* 22.

Il Direttore generale
R. DE CORNE'

SENTENZE

Il ricorso per Cassazione è validamente notificato al domicilio eletto nel giudizio di appello e non revocato, anche se l'intimato sia stato richiamato alle armi.

L'Autorità giudiziaria è incompetente a conoscere dell' esonero dal servizio deliberato per motivi discrezionali.

CASSAZIONE ROMA, Sezioni unite — Sentenza 28 marzo-2 maggio 1917 (*Pres.* Mortara; *Est.* Marmo: *P. M.* Le Feo - *concl. conf.*) Ferrovie Stato contro Forte Gioacchino.

FATTO.

Rileva che Gioacchino Forte, entrato come avventizio nelle ferrovie, fu nominato manovale in prova a far tempo dal 1° febbraio 1912. Durante tal periodo fu assente per cinque mesi, per malattia, e con provvedimento del 1° giugno 1914 fu esonerato dal servizio per aver dimostrato di non possedere qualità soddisfacenti per un regolare disimpegno delle proprie attribuzioni.

A seguito di tale provvedimento il Forte, sostenendo di avere acquistato la stabilità pel decorso di due anni dalla nomina a manovale in prova, convenne l'Amministrazione per avere il risarcimento dei danni a causa dell'illégale provvedimento di esonero.

L'Amministrazione sostenne la incompetenza dell' autorità giudiziaria, e, ad ogni modo, il rigetto della domanda non potendosi ritenere compiuto il biennio di prova a causa delle assenze.

Il Tribunale e la Corte respinsero l'eccezione di incompetenza ritenendo che, decorso il periodo di prova, senza che l'agente fosse stato esonerato, nascesse il diritto alla stabilità, diritto che si può far valere innanzi al giudice ordinario a norma dell'articolo 2 della legge sul contenzioso.

E per conseguenza quei magistrati accolsero la domanda di risarcimento, ritenendo che le assenze giustificate non avevano interrotto il periodo di prova, dappoichè il regolamento non richiede per la prova 730 giorni di servizio effettivo, ma due anni di servizio normale.

Ricorse l'Amministrazione alla Cassazione di Napoli per due motivi, ma quella Corte per l'eccezione d'incompetenza rinviò gli atti a queste Sezioni unite.

DIRITTO.

Considera che il Forte, dichiarando di essere domiciliato presso l'avv. Merlino, notificò la sentenza della Corte di appello il 3 marzo 1916, ed a quel domicilio fu notificato il ricorso nel 18 successivo maggio, quindi in termine, e validamente notificato. Non occorreva perciò l'altra notificazione al domicilio reale, fatta il 28 stesso maggio, anche in termine, nè la consegna al P. M. della copia per essere il Forte sotto le armi, eseguita fuori termine il 6 giugno. Dappoichè è *jus receptum* di questa Suprema corte di essere valida la notificazione del ricorso, eseguita in termine presso il domicilio eletto nel giudizio di appello. E quasi non occorre indugiarsi a dimostrare l'esattezza giuridica di tale insegnamento tante volte ripetuto.

In effetto non può dubitarsi che se dall'un canto è vero che il giudizio di Cassazione sia di natura speciale, non è men vero dall'altro che esso sostanzialmente continua lo svolgimento del rapporto processuale iniziato innanzi ai giudici del merito. Per la qual cosa il vincolo processuale creatosi mercè l'elezione di domicilio negli atti avanti la Corte di appello continua ad avere efficacia anche presso la Corte di cassazione, se tale elezione non è stata cambiata e il cambiamento non è fatto noto alla controparte.

Va di conseguenza respinta l'eccezione d'inammissibilità.

Discendendo ora allo esame dell'eccezione d'incompetenza per materia, proposta dall'Amministrazione ferroviaria, è mestieri tenere presenti giusta l'art. 4 della legge sui conflitti gli elementi costitutivi della domanda, *res petita* e *causa petendi*, combinati

fra loro in logico rapporto che costituiscono l'oggetto della domanda da cui va desunta la competenza o meno dell'autorità giudiziaria, come le tante volte ha questa Corte insegnato. Ciò posto, il sig. Forte domandò il risarcimento dei danni ai termini dell'articolo 1151 Cod. Civ. (*res petita*), pel fatto giuridicò (*causa petendi*) di essere stato licenziato dopo il biennio di prova, mentre aveva acquistato il diritto ad essere nominato operaio effettivo in pianta stabile. Ora è evidente che il fondamento giuridico dell'azione spiegata sta nel fatto illegittimo dell'Amministrazione per avere esonerato esso Forte, mentre avrebbe avuto diritto di essere nominato stabile. Senza questo necessario presupposto non è concepibile un'azione di risarcimento.

E se così è, nasceva spontaneo il quesito, che in via pregiudiziale doveva proporsi la Corte, se essa aveva giurisdizione a pronunciare l'illegittimità del licenziamento, invece di discutere la questione di merito, osservando che in base al regolamento ferroviario aveva il Forte acquistato il diritto alla stabilità, e per conseguenza doveva *respingersi l'eccezione d'incompetenza per materia* essendo il potere giudiziario, giusta l'art. 2 della legge sul contenzioso, l'organo giurisdizionale per la tutela dei diritti civili, e che il *provvedimento di esonero era illegittimo*. Non così doveva essere proposta l'indagine, nella specie in esame, poichè l'eccezione di incompetenza era fondata sulla ragione che per simile materia il sindacato sulla eventuale violazione della legge trovasi attribuito esclusivamente ad altro organo, e precisamente alla quarta sezione del Consiglio di Stato.

Infatti, se è vero, in tesi generale, che l'autorità giudiziaria ha il potere di pronunciare intorno alla lesione di un diritto subbiettivo derivante da illegittimità di atti dell'Amministarzione pubblica, senza per altro potere modificare o annullare tali atti, vi sono casi particolari nei quali il legislatore ha stimato praticamente più utile che il controllo di legittimità sia esclusivamente esercitato da quell'organo di giurisdizione speciale che ha facoltà di annullare in tutto o in parte, o di revocare l'atto amministrativo che riconosca viziato. Il che riesce evidentemente di sommo vantaggio per la immediata ripristinazione di quel rapporto di diritto che aveva sofferto ingiusta manomissione. Cotale regime giurisdizionale è stato adottato in via normale per i reclami degli

impiegati dello Stato rispetto ai provvedimenti che riguardano la loro posizione o la carriera; ed è senza dubbio a tutto vantaggio dell'impiegato, leso da un licenziamento o da altro provvedimento illegittimo, il potere ottenerne senz'altro la revoca o l'annullamento, senza pregiudizio dell'azione per i danni patiti, per la quale rimane poi aperto l'adito alla giurisdizione ordinaria, se e come di ragione. Il sistema generale è stato particolarmente sanzionato, per quanto concerne gli impiegati dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, mercè l'art. 57 della legge 7 luglio 1907. Esso detta « Contro gli atti e i provvedimenti definitivi riguar« danti il personale è ammesso il ricorso alla IV Sezione del Consiglio di Stato ». Da ciò si rende manifesto che è sottratto alla competenza del giudice ordinario il riconoscere se il provvedimento di esonero sia illegittimo e questa Corte ha molte volte ripetuto cotale insegnamento. Dichiarare che il Forte aveva acquistato il diritto alla stabilità per il semplice decorso di 730 giorni di prova; dichiarare che le assenze erano giustificate, contrariamente a quanto riteneva l'Amministrazione: apprezzare il periodo di prova allo scopo di conferire la stabilità, come ha fatto la Corte di Napoli, significa invadere il potere giurisdizionale della IV Sezione del Consiglio di Stato, che è la sola competente a decidere se il licenziamento fosse illegale, in quanto l'operaio abbia acquistata l'idoneità ad essere nominato in pianta stabile. La Corte in tal guisa è caduta in evidente eccesso di potere, violando apertamente i principii direttivi ed il testo preciso della legge.

Ma quello che è ancor peggio, la Corte pone il principio che sia competente il Consiglio di Stato a pronunziare sulla legittimità del licenziamento di un pubblico impiegato, determinato da motivi disciplinari e discrezionali, *essendo materia, essa dice, di competenza dell'autorità amministrativa,* riconosce, in fatto, che il licenziamento del Forte ebbe per *sostrato* motivi *disciplinari e discrezionali,* e poi con una patente contraddizione dichiara la propria competenza a dichiarare illegittimo il licenziamento, per avere il Forte, essa dice, acquistato il diritto alla stabilità. Ma, a parte il vizio logico innanzi rilevato, se il *sostrato* del provvedimento di esonero furono motivi disciplinari e discrezionali, se questa *è materia insindacabile dall'autorità giudiziaria*, e se per decidere sulla legittimità del licenziamento deve essere presa in

esame questa materia che sfugge alla competenza ordinaria, non si concepisce come mai abbia potuto la Corte di appello, dopo quella premessa, dichiarare la propria competenza e la illegittimità dell'atto. Essa doveva dichiararsi incompetente per quello stesso principio da lei invocato.

Va di conseguenza cassata la sentenza senza rinvio.

Rappresentanza dell' Amministrazione dinanzi le Magistrature di Roma — Dazi comunali di consumo — Esenzione dei materiali destinati alle ferrovie.

a) *Il ricorso per cassazione avanti la Corte di Roma, anche quando la causa sia sorta in confronto del capo di altro Compartimento, deve essere notificato esclusivamente al direttore generale; ma se a difesa, ed in dichiarata rappresentanza del capo Compartimento cui il ricorso fu erroneamente intimato, si costituisce per eccepire la irritualità non l'avvocato compartimentale ma l'Avvocatura centrale delle F. S., la quale non può rappresentare che il direttore generale, si intende, in persona di costui, rappresentata e costituita in giudizio l'intera Amministrazione, e quindi sanato il vizio formale del ricorso, del quale perciò non può pronunciarsi la inammissibilità* (1).

(1) Conforme alle precedenti decisioni della stessa Corte 14 agosto e 6 dicembre 1916, in cause *Linguiti* e *Cavazza* (Giur. it. 1916, I, 1284, e 1917, I, 20), ma in dissenso con la prevalente giurisprudenza che non riconosce al direttore generale, in relazione agli art. 10 e 12 del R. D. 28 giugno 1912, n. 728 (Boll. 1912, I, 179), una facoltà di rappresentanza dell'Amministrazione anche fuori di Roma, in concorso con quella attribuita ai capi Compartimento nelle rispettive circoscrizioni (R. D. 5 agosto 1912, n, 907, ivi, 317) e non ammette che il vizio di notifica resti sanato con la comparizione. Tali Cass. Torino 1° aprile, 11 luglio, 14 e 30 novembre 1914, in cause *Viarengo*, *Curti*, *Soc. industria gaz* e *Soc. ghiaccio* (Giur. it., 1914, I, 608 e 903; Giur. tor., 1915, I, 57, e Bollettino F. S., 1915, IV, 55); id. 15 gennaio 1915 e 5 dicembre 1916 in cause *Frignone* e *Marchini* (Giur. tor., 1915, 303, e Bollett. 1917, 21); Cass. Firenze 28 febbr. 1916, in causa *Arduini* (Giur. ital., 1916, I, 483); App. Genova 3 maggio, e App. Roma 9 sett. 1915, in cause *Perotto* e *Siciliano* (ivi, 1915, 198 e 28); App. Venezia 17 giugno 1915, e App. Catanzaro 25 gennaio 1916, in cause *Arduini* e *Capitanio* (Ferr. ital., 1915, 499, e 1916, 76).

b) *La esenzione di cui all'art.* 20 *della legge* 7 *maggio* 1908, *n.* 248, *sui dazi di consumo pei materiali e per tutto ciò che è destinato alla costruzione ed all'esercizio delle SS. FF., si applica indipendentemente dalla località di consumo od impiego, e per ciò compete anche alle materie ed oggetti introdotti nei Comuni chiusi per uso degli uffici ferroviari situati entro cinta, ancorchè non collegati alla stazione o ad altra dipendenza ferroviaria* (1).

CASSAZIONE ROMA 13 aprile-12 maggio 1917 (Presidente *Persico*, estensore *Gatti*, P. M. *Nonis* concl. conf.). *Comune di Foligno* (Avv. Sandrini) contro *Ferrovie Stato* (Avv. Manganelli).

(*Omissis*).

Il Comune di Foligno ha ricorso in Cassazione, contro la sentenza 26 giugno 1916 della Corte di appello di Perugia, per otto *mezzi*, coi quali ha sostenuto:

1° - l'Amministrazione delle vie ferrate fece oggetto del giudizio il rimborso del dazio pagato, e soltanto per raggiungere questo intento chiese dichiararsi il dazio non dovuto, per modo che il giudice dell'appellazione, non provvedendo sul rimborso, e nondimeno dichiarando il dazio non dovuto, è uscito dal domandato ed ha violato il contratto giudiziale;

2° - escludere la condanna al rimborso, e riconoscere illeggittima la esazione, importa contradirsi, od almeno elevare a finalità del giudizio quanto erasi dedotto come semplice mezzo per arrivare al rimborso;

3° - l'Amministrazione ferroviaria, se non poteva domandare al Comune di Foligno nè il rimborso nè l'invito al proprio appaltatore di rimborsare, mancava d'interesse ad agire;

---

(1) Con questa sentenza della Suprema Corte di Roma viene confermata in modo decisivo la giurisprudenza prevalsa presso i Tribunali e le Corti di appello dal 1909 in poi. Vedansi al riguardo le sentenze: Trib. Torino 20 maggio 1911 (Bollett. 1911, IV, 381); id. Roma 11 agosto 1911 (ivi 1912, 75); id. Cosenza 20 ottobre 1913 e Reggio Cal. 11 marzo 1914 (ivi 1914, p. 219 e 339); App. Palermo 10 luglio 1914 (Foro ital. 1914, I, 1523); App. Catanzaro 6 luglio 1915 (Boll. 1915, 259); App. Perugia 26 giugno 1916 (ivi 1916, 277). — In contrario senso: Tribunale Pisa 5 agosto 1915, App. Lucca 2 giugno 1916 e Trib. Firenze 25 giugno 1916 (Consul. daz. 1916, p. 102, 216 e 211).

4° - dire che l'azione delle ferrovie, se si fosse promossa di fronte all'appaltatore, non avrebbe risposto allo scopo perchè l'appaltatore poteva non accettare la contestazione sulla essenza e sui limiti del diritto del dazio, include la violazione degli articoli 37 e 48 della legge daziaria, pei quali l'appaltatore subentra nei diritti e negli obblighi del Comune verso i contribuenti;

5° - la controversia è stata risoluta, con erronea applicazione dell'articolo 1350 del Codice civile, per l'avvenire e non per il presente, giacchè se è vero che il giudicato con l'appaltatore non avrebbe pregiudicato il Comune, non è men vero che il giudicato col Comune non potrà opporsi all'appaltatore;

6° - l'interesse del convenuto a difendersi dalla attribuitagli violazione del diritto altrui non dà la prova dell'interesse dell'attore a promuovere la sua azione;

7° - il giudice di seconda istanza, se avesse fatta una valutazione esatta e completa dei precedenti legislativi, avrebbe constatato che le disposizioni degli articoli 6 e 20 della legge daziaria, ambedue regolanti le esenzioni, si completano a vicenda e dimostrano che, anche per mantenere la unità della cinta daziaria, si intese di accordare la esenzione da ogni dazio comunale alle sole zone che, per evitare intralci allo esercizio ferroviario, sono considerate, pur non essendolo, fuori della cinta;

8° - la determinazione del significato e della portata *esercizio* non si rinviene nell'articolo 20 della legge daziaria, e fu lasciata dal successivo articolo 93 al regolamento, il quale mirò alla indipendenza di quanto è connesso all'esercizio ferroviario, e a questo intento stabilì quali siano le dipendenze delle linee e delle stazioni.

Il capo del Compartimento ferroviario di Ancona eccepì con la memoria a stampa del 7 aprile 1917 la inammissibilità del ricorso per non essersi notificato al direttore generale. Ma questi più tardi comparve volontariamente e ne chiese senza altro la reiezione.

Considerato sulla improponibilità del ricorso, che gli articoli 10 e 12 della legge 7 luglio 1907 sull'ordinamento delle ferrovie esercitate dallo Stato attribuiscono al solo direttore generale la podestà di rappresentare l'Amministrazione nelle cause di competenza delle magistrature giudiziarie e amministrative residenti in Roma, e

quindi gli organi inferiori, rappresentanti il direttore generale presso le magistrature locali, non possono esercitare questa loro funzione nè fuori dell'ambito del loro territorio, nè nella sede centrale, riserbata esclusivamente al direttore generale. Se non che l'eccezione, che poteva essere fondata se accennata personalmente dal capo del Compartimento di Ancona a mezzo di un suo proprio avvocato, e poteva anche essere rilevata d'ufficio dalla Corte in difetto di comparizione, non è proponibile dopo che l'Amministrazione delle Ferrovie (rappresentata dal direttore generale) si è costituita per resistere al ricorso fino dal 31 dicembre 1916.

E sebbene dichiarasse allora, per mera opportunità, di costituirsi in persona del Capo Compartimento di Ancona, ciò non ebbe valore sostanziale, giacchè essa comparve a mezzo del Servizio Legale, che non può rappresentarla se non ne riceve incarico dall'organo abilitato a tale rappresentanza, nella specie il direttore generale. Ed infatti, lo stesso Servizio Legale dichiarava di agire, per la difesa di questa causa, a nome del direttore generale, col successivo atto notificato al ricorrente il 29 marzo 1917 a ministero di ufficiale giudiziario. È vano dunque che nella memoria a stampa si protesti di non aver rinunziato all'eccezione, quando col fatto vi si è irrevocabilmente rinunziato, e quando non è dubitabile che l'Amministrazione avesse piena facoltà di rinunciarvi, come questa Corte ha pur altra volta ritenuto.

Considerato sul merito del ricorso che il primo, il secondo, il terzo e il sesto motivo di annullamento hanno il torto di muovere da una contingenza di fatto che non è quella della domanda giudiziale, della contestazione e della sentenza, e da una errata concezione della funzione della sentenza dichiarativa o di accertamento.

I successivi giudici del merito hanno constatato, e, statuendo nella guisa che fecero, hanno dovuto per necessità di cose ritenere, che il giudizio promosso dall'Amministrazione ferroviaria ebbe una doppia finalità, ossia il rimborso del dazio, per la illegittimità della riscossione di esso e l'accertamento in sè e per sè stesso del reale rapporto giuridico derivante dalla legge daziaria fra la detta Amministrazione e il Comune di Foligno. In tal guisa l'accertamento di cotesta relazione giuridica ha compiuto nell'orbita dello stesso processo due funzioni, l'una di legittimazione della domanda

di ripetizione del dazio corrisposto, e quindi di semplice causa del domandare, e l'altra di oggetto per sè stante del domandare, e conseguentemente non più con effetto circoscritto alle fatte prestazioni, ma con effetto illimitato nel tempo, e quindi di *preclusione*, nel caso di accertamento negativo, a pretendere per lo avvenire lo stesso onere daziario, stante il giudicato sulla illegittimità della prestazione. Ora, nel primo aspetto, lo escludere definitivamente o temporaneamente le pretese conseguenze giuridiche di uno stato di diritto e di fatto dallo esame del giudice, per ragioni estrinseche a cotesto stato, importa esaminare il rapporto processuale, provocato e accettato vicendevolmente dai litiganti su quelle conseguenze, perchè la *causa petendi*, scompagnata dalle *res petita*, non ha significato nè importanza alcuna, e quindi il giudice che si facesse a conoscerne, elevandola ad oggetto della petizione, uscirebbe dal domandato, violerebbe i patti processuali e farebbe cosa che non interessa a coloro che ben altra contesa avevano sollevata. Nel secondo aspetto, invece, una determinata relazione giuridica essendo stata addotta nel giudizio, non solo per taluna delle sue conseguenze, contestate o non contrastate, attuali o future, vi permane anche dopo la eliminazione della conseguenza contestata e poi eliminata per ragioni proprie, e il giudice, che non la assumesse in esame, non assolverebbe il suo còmpito ed eluderebbe i litigánti nelle loro legittime aspettazioni.

Considerato sul quarto e sul quinto motivo di annullamento che il giudice di seconda istanza ha formulate ed accettate due norme processuali di carattere generale: 1º la domanda di rimborso del dazio comunale, indebitamente corrisposto dal contribuente, non può essere vagliata e condotta all'ultima conseguenza della condanna, alla restituzione, senza il contradditorio dello appaltatore del dazio, perchè costui, non essendo un semplice mandatario del Comune da cui ripete l'appalto, può respingere il giudicato di condanna che durante l'appalto si è costituito col solo Comune: 2º il giudiziale accertamento che il dazio non si debba, può avvenire in contradditorio soltanto del Comune, in quanto il contribuente miri a liberarsi dall'onere del tributo, e non ancora al conseguenziale rimborso di ciò che possa avere, prima del giudicato, indebitamente pagato; perchè la disputa è circoscritta soltanto al diritto alla prestazione, titolare della prestazione è il Comune,

ed il Comune per esserne titolare, ne conferisce la riscossione allo appaltatore.

Ora dalla prima risoluzione non può trarre il Comune di Foligno materia di doglianza. Esso ne è favorito, giacchè rimane liberato dalla condanna al rimborso, sia pure di fronte al solo contribuente e nel circuito dell'attuale processo. D'altra parte la quistione circa il valore soggettivo del pronunziato, che ha escluso il diritto alla percezione del dazio, potrà eventualmente sollevarsi dall'appaltatore nel caso che dal contribuente gli venga domandato il rimborso di quanto avrebbe, secondo un giudicato costituitosi senza la sua partecipazione, indebitamente riscosso; ma non è proponibile dal Comune il quale, essendo titolare del diritto alla prestazione daziaria, fu chiamato a partecipare al giudizio di accertamento negativo e alla restituzione dell'indebito, e poscia fu, bene o male, liberato da questa seconda pretesa per l'assenza dell'appaltatore.

È poi di pari intuitiva evidenza la correttezza della seconda risoluzione. La sentenza, che ha accertato il diritto ad una prestazione di carattere continuativo, ha effetto tanto per il passato, quanto per l'avvenire, sia che il diritto venga escluso, sia che rimanga affermato: per il passato, con la condanna alla restituzione del conseguito indebitamente, e con la reiezione della domanda di restituzione; per l'avvenire, con la impossibilità di riproporre in via di azione o di eccezione una questione che sia stata risoluta in un anteriore giudizio tra persone giuridicamente identiche. Se non che questo effetto illimitato nel tempo, dovuto alla natura dell'oggetto in controversia, può essere conseguito nel caso in cui la competizione si svolga coi dispositori di esso e non tra coloro che non dispongono del diritto alla prestazione. Sull'appartenenza di questa o quella prestazione singolare l'appaltatore del dazio, che ripete dal Comune il diritto a conseguirla per il tempo in cui la esazione gli è stata commessa, non ha poteri nè sostanziali, nè processuali che vadano di là dal periodo dell'appalto.

Considerato sul settimo e sull'ottavo motivo di annullamento che l'articolo 15 della legge 27 aprile 1885, n. 3048, su le convenzioni ferroviarie, ebbe, per quanto ha riferimento al regime dei dazi comunali di consumo, due disposizioni del seguente pressochè testuale tenore:

1°) i Comuni non possono imporre alcun dazio sui prodotti

destinati alla costruzione e all'esercizio delle vie ferrate poste nel loro territorio;

2°) le linee ferroviarie, le stazioni e le dipendenze delle une e delle altre sono considerate come poste fuori della cinta daziaria. Queste due disposizioni passarono nella identica dizione, ma sdoppiate, negli articoli 25 e 26 della legge 6 luglio 1905, n. 323 sui dazi di consumo, furono riprodotte negli articoli 20 e 6 del testo unico 7 maggio 1908, n. 248 di questa legge, e infine riapparvero insieme nell'unico articolo 162 del testo unico 9 maggio 1912 della legge per le ferrovie concesse alla industria privata. Le esenzioni dal dazio furono pertanto due, e due costantemente rimasero. Ciascuna ebbe la sua via nettamente tracciata, e riavvicinarle nell'oggetto e nello scopo per riunirle ad unica ragione di franchigia avrebbe dovuto apparire fuori del possibile.

La prima non comporta limitazioni territoriali: spazia nel circuito dello intero territorio comunale, ovunque le ferrovie esplichino la loro multiforme attività, non solo per non rinvenirsi veruna limitazione nel dettato legislativo, ma eziandio per rinvenirsene la esclusione nelle parole «i Comuni non potranno imporre alcun dazio *nel loro territorio*. La seconda invece è circoscritta alla parte del territorio del comune chiuso considerata fuori cinta, pur tale non essendo; e la *fictio juris* riferisce alle sole adiacenze delle linee ferrate e delle stazioni. Della prima si avvantaggia la sola amministrazione ferroviaria pei materiali e pei prodotti necessari alle costruzioni e all'esercizio. Della seconda invece si avvantaggiano tutti coloro che, entro la cinta daziaria, consumino prodotti che non sfuggirebbero al dazio di consumo qualora non si consumassero nelle adiacenze delle linee ferrate e delle stazioni.

Laonde tra le due disposizioni vi ha diversità di luoghi, di persone e di cose, e naturalmente dal triplice divario vien fuori la diversità dello scopo. Si volle con la seconda non attardare il traffico con visite daziarie all'arrivo dei treni per verificare quali merci fossero destinate al consumo locale e quali avessero una più lontana destinazione, considerando fuori della cinta daziaria i recinti delle stazioni ferroviarie posti nell'interno dei comuni chiusi, in conformità della risoluzione accolta prima della codificazione dal Ministero delle finanze con nota 31 marzo 1875, introdotta nel disegno Magliani del 28 marzo 1879, ed elevata a disposizione legi-

slativa per la prima volta nella seconda parte dell'art. 15 della legge sulle convenzioni ferroviarie del 1885. Si volle, invece, agevolare con la prima la gestione amministrativa ed economica del servizio ferroviario, come si era fatto pei telegrafi e gli arsenali, col sottrarre al dazio di consumo i materiali che, nei comuni sia aperti sia chiusi, occorre introdurre per rendere possibile quell'esercizio. Fanno poi testimonianza della diversità soggettiva, e di scopo: tanto la circolare 6 aprile 1886 della Direzione generale delle gabelle, spiegando che la esenzione *destinationis causa* non comporta limitazioni e non ne è subordinata la esecuzione alla disposizione regomentare a cui la terza parte del detto art. 15 si rapporta, statuendo che « col regolamento da approvarsi con decreto Reale saranno de-« terminate le dipendenze delle stazioni; quanto l'art. 76 del rego-« lamento daziario 17 giugno 1909, il quale insieme col successivo « articolo 85 ha determinato unicamente la estensione dalla zona « franca e ne ha disciplinata la sorvegilanza con le parole: « nei « Comuni chiusi l'impiego e il consumo dei generi esenti deve se-« guire esclusivamente nelle località considerate fuori cinta a ter-« mini dell'art. 85 ».

Tuttavia il Comune di Foligno sostiene che gli articoli 25 e 26 della legge del 1905 (riprodotti negli articoli 20 e 6 del testo unico 7 maggio 1908) esimano dal dazio comunale i prodotti destinati alla costruzione e allo esercizio delle strade ferrate nel solo caso in cui l'impiego e il consumo di essi si verifichino nelle località considerate fuori cinta, ossia nelle linee ferrate, nelle stazioni e nelle dipendenze delle une e delle altre, estendendo in tal modo, sia per il dettato delle predette disposizioni legislative, sia per l'art. 76 dell'ultimo regolamento daziario, la limitazione territoriale dell'art. 6 alla esenzione *ratione destinationis* di cui nell'art. 20.

La questione non è nuova. Essa non parve che importasse molto prima del passaggio dell'esercizio delle vie ferrate allo Stato. Importa però molto oggi che i tracciati ferroviari e i traffici sono cresciuti a dismisura, ed è in giuoco non più il semplice interesse economico degli azionisti delle Società ferroviarie, ma il funzionamento e il rigoglio di una branca dell'attività governativa, mentre i dazi comunali sono più alti e si estendono ad un numero assai maggiore di prodotti. La soluzione della questione non può essere che quella accolta ed esaurientemente discussa dai giudici di secondo grado;

debba cioè la esenzione essere estesa a quanto è necessario al funzionamento degli uffici forroviari indipendentemente dal luogo in cui essi si trovano collocati. È ciò principalmente per quattro ordini di ragioni.

1°. La subordinazione della franchigia *destinationis causa* a quella dettata *ratione loci* priverebbe della propria ragione di essere il dettato dell'art. 20, inquantochè per esonerare dal dazio unicamente i generi che, destinati allo esercizio ferroviario, dovessero impiegarsi e consumarsi nella parte della cinta daziaria riguardata per finzione di legge come aperta, trovandosi nelle adiacenze delle linee o delle stazioni, sarebbe bastato dichiarare ciò che fu dichiarato nell'art. 6 per la franchigia *ratione loci,* che cioè le adiacenze delle linee e delle stazioni si hanno come poste fuori della cinta daziaria.

2°. Il riferimento generico, e quindi non comportante distinzioni, dell'art. 20 al *territorio del Comune,* assoggetta allo stesso trattamento il consumo che si compia in luoghi aperti o chiusi al dazio, collegati o non collegati coi tracciati o con le stazioni, destinati a qualsiasi ufficio ferroviario indispensabile (e tale è senza dubbio, quello di manutenzione) all'esercizio delle vie ferrate.

3°. Il principio della unità della cinta, accolto dal vigente regime daziario, non è menomato dalla franchigia dei prodotti consumati negli uffici non collegati con le linee ferroviarie o indipendenti dalle stazioni più che non sia dal trattamento egualmente di franchigia fatto ai generi ed ai materiali riguardati negli articoli 77, 78, 80 del regolamento 17 giugno 1909.

4°. L'art. 20, essendo dal lato formale e dal lato sostanziale chiaro ed esauriente, non ebbe bisogno di essere interpretato o completato, e la delegazione fatta al Governo dalla terza parte dell'art. 15 della legge del 1885, dall'art. 27 della legge del 1905. e dall'art. 162 del testo unico del 1912, è riferibile all'art. 6 stante la locuzione « saranno determinate dal regolamento le dipendenze « delle stazioni e quanto attiene alle modalità della esazione del « dazio », stante l'altra locuzione: « dal regolamento sarà discipli- « nata la sorveglianza nei riguardi del dazio consumo ». Onde quanto nell'art. 76 del regolamento del 1909 possa eventualmente rinvenirsi, che si stimi in contrasto con il precetto dell'art. 20 del testo unico del 1908, non avrebbe, se contrasto vi fosse, efficacia

giuridica. Una disposizione regolamentare è applicabile, per il precetto dell'art. 5 della legge sul contenzioso, nel caso in cui sia conciliabile con la norma legislativa, alla quale si pretende rapportare, giacchè alla legge non può attribuirsi altro significato che quello fatto palese dalle sue parole, dalla connessione di queste e dalla intenzione del legislatore.

Ma l'art. 76 del regolamento non apparisce in contrasto inconciliabile col dettato legislativo. Esso, nel dichiarare che « nei « comuni chiusi l'impiego o il consumo dei generi esenti deve se« guire esclusivamente nelle località considerate fuori cinta a ter« mini del successivo art. 85 », si riferisce unicamente alla esenzione *ratione loci*.

Statuendo, — e in esplicazione delle norme legislative riguardanti le esenzioni dal dazio — che godranno di franchigia i generi che siano impiegati o consumati nell'ambito delle località *considerate* fuori cinta, si è trattenuto dal risalire alla causa della esenzione, e non può quindi dirsi senz'altro che siasi riferito all'una e all'altra franchigia, a quella dell'art. 20, e a quella dell'art. 6.

Vi ha di più. Il riferimento alla seconda franchigia è escluso dal suo contesto medesimo. Questo, imponendo l'impiego e il consumo nelle località considerate fuori della cinta, ossia nelle località riguardate unicamente dall'art. 6 della legge, ai soli effetti della franchigia ivi conceduta, non accenna neanche in via indiretta, alla franchigia conceduta dall'art. 20, la quale si spazia nelle località che si trovano nell'interno della cinta daziaria.

È necessario, per tanto, respingere il ricorso, e condannare il ricorrente alle spese.

P. Q. M. la Corte. Respinta la eccezione d'inammissibilità del ricorso proposto dal Comune di Foligno avverso la sentenza 26 giugno 1916 della Corte d'appello di Perugia, rigetta il ricorso stesso, ecc.

Anno X - N. 26

28 Giugno 1917

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

Parte prima. — Leggi e decreti:

Parte seconda. — Ordini generali, Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata:*

Roma, giugno 1917 — Tip. Nazionale Bertero di G. Guadagnini e C.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 6 *maggio* 1917, *n.* 744, *col quale sono stabilite le norme per la corresponsione delle competenze spettanti ai prigionieri di guerra fatti dal nemico* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù della autorità a Noi delegata;

In virtù della facoltà conferita dal Governo del Re con la legge 22 maggio 1915, n. 671;

Visto il Nostro decreto 24 giugno 1915, n. 999, e tutti i successivi Nostri decreti che lo hanno completato e modificato, nonchè i Nostri decreti 11 luglio 1915, n. 1064, e 31 agosto 1915, n. 1420;

Visto il R. decreto 16 maggio 1907, n. 406, ed i successivi decreti che lo modificano;

Visto il R. decreto 20 giugno 1895, n. 431, ed i successivi decreti che lo modificano;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del presidente del Consiglio e degli altri ministri;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1

I militari della R. marina e le altre persone appartenenti o addette alla R. marina fatti prigionieri dal nemico hanno diritto, dal giorno successivo a quello della prigionia fino a quello in cui rientrano nel Regno:

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 18 maggio 1917, n. 116.

a) se ufficiali: allo stipendio, all'indennità d'arma ed ai soprassoldi di medaglie e decorazioni;

b) se impiegati: allo stipendio ed ai soprassoldi di medaglie e decorazioni;

c) se militari del corpo R. equipaggi: alla paga nella misura per il servizio a terra, agli aumenti di paga ed ai premi e soprassoldi di rafferma, di medaglie e decorazioni;

d) se ufficiali, sott'ufficiali o militari del Corpo R. equipaggi, appartenenti alle categorie di personale di cui ai decreti Luogotenenziali 11 luglio 1915, n. 1064, 31 agosto 1915, n. 1420 e 9 luglio 1916, n 875: alle competenze stabilite a titolo di stipendio od assegno giornaliero dal citato decreto n. 1064. Hanno pure diritto alle indennità ed ai soprassoldi che possono eventualmente spettare in base alle precedenti lettere *a*) e *c*). Quelli fatti prigionieri durante il periodo di tempo in cui, a norma delle disposizioni in vigore, avevano diritto di cumulare completamente lo stipendio civile o la pensione con gli assegni militari da ufficiali o sott'ufficiali, perderanno il diritto a tale cumulo dal giorno successivo a quello della prigionia, dovendo ricevere, a datare da questo giorno, soltanto il trattamento previsto dal decreto Luogotenenziale 11 luglio 1915, n. 1064;

e) se cuochi o domestici borghesi, o consegnatari borghesi dei viveri, o coadiutori borghesi dei consegnatari facenti parte dell'equipaggio di R. navi in forza della tabella di equipaggiamento: l'assegno per essi stabilito dal relativo regolamento;

f) se operai permanenti dei Regi arsenali e cantieri militari marittimi: la mercede giornaliera ordinaria stabilita dal relativo regolamento anche pei giorni festivi, aumentata della metà, e i soprassoldi di medaglie e decorazioni;

g) se ecclesiastici: lo stipendio che essi godevano in base disposizioni vigenti quando furono fatti prigionieri, e i soprassoldi di medaglie e decorazioni.

Agli assegni spettanti durante la prigionia ai prigionieri, giusta i comma precedenti, sono applicabili tutte le disposizioni in vigore concernenti la perdita o riduzione degli assegni stessi in alcune speciali posizioni dipendenti da motivi di carattere penale o disciplinare.

Art. 2.

La liquidazione delle competenze indicate nell'articolo precedente sarà fatta all'atto del ritorno dalla prigionia o quando sia accertata la morte del prigioniero. Dall'importo delle competenze dovute in conformità dell'articolo citato sarà dedotto l'ammontare complessivo delle somme corrisposte al prigioniero dal Governo estero e delle anticipazioni fatte alla sua famiglia, a norma di quanto è disposto nell'articolo seguente.

Se da tale conguaglio risulterà un credito del prigioniero, ne sarà corrisposto l'importo a lui od ai suoi eredi. Se risulterà invece un debito del prigioniero, sarà provveduto al ricupero della somma dovuta all'erario, con le norme ordinarie vigenti per i debiti verso lo Stato.

Non sarà portato a debito dei militari con grado inferiore a sott'ufficiale la differenza tra l'assegno percepito dal Governo estero e le competenze cui hanno diritto in base alla lettera *c*) dell'articolo precedente.

Art. 3.

Mensilmente dall'Amministrazione marittima sarà corrisposta alla famiglia del prigioniero di guerra, a titolo di anticipazione, una somma corrispondente:

a) per gli ufficiali: alla metà dello stipendio netto, dedotta la quota eventualmente ceduta, pignorata o sequestrata, ed esclusa l'indennità d'arma;

b) per i militari del corpo R. equipaggi: alla metà dello ammontare complessivo della paga nella misura stabilita per il servizio a terra considerando il mese di trenta giorni, degli aumenti di paga e dei soprassoldi di rafferma;

c) per gli ufficiali, sott'ufficiali e militari del corpo R. equipaggi, appartenenti alle categorie di personali di cui ai decreti Luogotenenziali 11 luglio 1915, n. 1064, 31 agosto 1915, n. 1420 e 9 luglio 1916, n. 875: alla metà delle competenze nette stabilite a titolo di stipendio ed assegno giornaliero dal decreto n. 1064;

d) pei personali indicati alle lettere *b*), *c*), *f*), e *g*) del pre-

cedente articolo 1: alla metà rispettivamente delle competenze dovute al prigioniero in base alle prescrizioni dello articolo stesso.

Col pagamento di queste somme cessano di aver effetto le delegazioni di pagamento eventualmente fatte dai militari e dalle altre persone sopra indicate a favore delle rispettive famiglie.

Agli effetti delle presenti disposizioni, la famiglia si intende esclusivamente composta della moglie e dei figli legittimi e legittimati minorenni, escluse le figlie minorenni maritate.

Qualora altri parenti di militari o borghesi celibi o vedovi senza prole, che, secondo le norme vigenti, sarebbero ammessi a godere, in caso di morte del militare, la pensione privilegiata, chiedessero uguale trattamento, spetterà al Ministero della marina di decidere caso per caso.

Art. 4.

Per essere ammessa al godimento del beneficio stabilito dal precedente articolo, la moglie del prigioniero dovrà presentare al Ministero della marina apposita domanda coi seguenti documenti:

a) certificato di matrimonio;

b) copia autentica del permesso di matrimonio o della dichiarazione d'indulto accordato al marito, salvo che il matrimonio sia stato contratto in tempo in cui lo sposo non fosse tenuto a chiedere l'autorizzazione;

c) un atto giudiziale di notorietà, o anche un certificato municipale, dal quale risulti se fu, o meno, pronunciata contro l'istante, per sua colpa, sentenza di separazione di corpo, e, quando fosse stata pronunciata, se fu resa definitiva, ed inoltre, se i coniugi convissero insieme nell'ultimo periodo anteriore alla partenza del marito per la campagna. Dall'atto stesso dovrà risultare pure se la madre conviva coi figli minorenni.

I figli minorenni dovranno presentare i documenti di cui alle precedenti lettere *a*) e *b*) ed inoltre:

1° un certificato municipale che indichi lo stato di famiglia del prigioniero e rechi inoltre la data della nascita di ogni

singola persona, e, per ciascuna figlia, se sia nubile o maritata;

2° i certificati di nascita di tutti i minori.

Pei figli minorenni legittimati per decreto Reale sarà sufciente la produzione dell'atto di nascita e dello stato di famiglia di cui al precedente n. 1.

Tanto le domande quanto i documenti sono esenti da tasse.

Art. 5.

Non occorre la presentazione dei documenti indicati nell'articolo precedente quando all'Amministrazione marittima consti esattamente che i percipienti si trovino nelle condizioni volute dall'articolo medesimo.

Art. 6.

L'anticipazione di competenze nella misura indicata all'art. 3 è concessa altresì alla famiglia del militare o borghese che dovesse considerarsi temporaneamente disperso o scomparso per causa non accertata. La liquidazione sarà fatta sulle competenze dovute al disperso e scomparso nel caso del suo ritorno nel Regno, e sulla pensione o indennità spettanti alla vedova e agli altri aventi diritto quando sia accertata la morte dello scomparso, o di questi sia dichiarata la irreperibilità.

Art. 7.

Alle famiglie dei militari del corpo R equipaggi, prigionieri, scomparsi o dispersi continueranno ad essere corrisposti i sussidi dei quali fossero provviste a senso del R. decreto 13 maggio 1915, n. 620, fino a che sarà accertata la morte dei detti militari o siano dichiarati irreperibili a norma dell'art. 2 del decreto Luogotenenziale 27 giugno 1915, n. 1103, e fino a che i sussidi stessi debbano cessare in base alle norme colle quali sono stati concessi.

Art. 8.

Il presente decreto ha effetto dal 23 maggio 1915.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 1° aprile 1917

TOMASO DI SAVOIA.

BOSELLI — CORSI — SONNINO — COLOSIMO — ORLANDO — SACCHI — MEDA — CARCANO — MORRONE — RUFFINI — BONOMI — ARLOTTA — RAINERI — DE NAVA — FERA — BISSOLATI — BIANCHI — COMANDINI — SCIALOIA.

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

DECRETO-LEGGE LUOGOTENENZIALE 24 *maggio* 1917, *n.* 967, *che modifica il decreto Luogotenenziale* 18 *novembre* 1915, *n.* 1625, *col quale sono stabilite economie nelle spese delle varie « Amministrazioni dello Stato »* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;
Visto il Nostro decreto del 18 novembre 1915, n. 1625, convertito nella legge 21 dicembre 1915, n. 1774, col quale si stabili-

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 19 giugno 1917, n. 144.

scono economie nelle spese delle varie Amministrazioni dello Stato;

Udito il Consiglio dei Ministri;

Sulla proposta del presidente del Consiglio dei ministri e del ministro del tesoro, di concerto con gli altri ministri;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico.

Le disposizioni di cui alla prima parte, lettere *c*), *d*), *e*), ed al primo capoverso dell'articolo 1 del Nostro decreto 18 novembre 1915, n. 1625, convertito nella legge 21 dicembre successivo, n. 1774, sono modificate come segue, con effetto dal 1° luglio 1917:

c) i posti di ruolo che si renderanno vacanti fermo il disposto della precedente lettera *a*), potranno essere coperti, ma sulla differenza fra lo stipendio inerente ai posti medesimi e lo stipendio precedentemente fruito dall'impiegato, sarà applicata, per tutto il primo anno dalla data di cui decorre la promozione, una ritenuta straordinaria pari al 50 per cento della differenza stessa;

d) sugli aumenti periodici nelle retribuzioni spettanti agli impiegati od agenti a regime di ruolo aperto, e su ogni altro aumento periodico (per sessenni, quinquenni o altrimenti) sarà applicata per tutto il primo anno di godimento, una ritenuta straordinaria pari al 50 per cento degli aumenti stessi;

e) sugli aumenti di stipendio anticipati, a titolo di premio o di merito agli impiegati od agenti a regime di ruolo aperto, sarà applicata per tutto il primo anno di godimento, una ritenuta straordinaria pari al 50 per cento degli aumenti stessi.

La ritenuta straordinaria di cui alle lettere *c*), *d*), *e*), sarà del 25 per cento per gli impiegati ed agenti con stipendio non superiore a L. 1800.

Questo decreto sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 24 maggio 1917.

TOMASO DI SAVOIA.

Boselli — Carcano — Sonnino — Colosimo — Orlando — Sacchi — Meda — Morrone — Corsi — Ruffini — Bonomi — Raineri — De Nava — Fera — Bissolati — Bianchi — Comandini — Scialoia.

Visto, *Il guardasigilli*: Sacchi.

Regio decreto 16 *giugno* 1917, *n.* 979, *col quale vengono attribuite al ministro per i trasporti marittimi e ferroviari le funzioni assegnate al Comitato dei ministri e al commissario generale pei carboni* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

Vista la legge 22 maggio 1915, n. 671;

Sulla proposta del presidente del Consiglio dei ministri, di concerto col ministro del tesoro;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Abbiamo decretato e decretiamo:

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 20 giugno 1917, n. 145.

Art. 1.

Sono attribuite al ministro per i trasporti marittimi e ferroviari istituito col Nostro decreto 22 giugno 1916, n. 756, le funzioni assegnate al Comitato dei ministri ed al commissario generale per i carboni con i decreti Luogotenenziali 2 febbraio 1917, n. 113 e 18 febbraio 1917, n. 294, restando immutate in ogni altra parte le disposizioni dei decreti medesimi.

Art. 2.

Il Comitato pei combustibili nazionali di cui al decreto Luogotenenziale n. 35 del 7 gennaio 1917, sposta la sua sede dal Ministero dell'agricoltura a quello dei trasporti, ed è composto dai sottosegretari di Stato dei lavori pubblici, presidente, delle armi e munizioni, dei trasporti e dell'agricoltura.

Art. 3.

Con decreto Luogotenenziale saranno date disposizioni pel passaggio al Ministero dei trasporti degli uffici presentemente aggregati al Ministero della R. marina, che maggiormente interessano il funzionamento della marina mercantile.

Art. 4.

Il presente decreto entra in vigore dal giorno della sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale del Regno*.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 16 giugno 1917.

VITTORIO EMANUELE.

BOSELLI — CARCANO.

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

Appendice all'ordine generale N. 3-1915. (S.).

Ordinamento dell'esercizio ferrovie secondarie - Gruppo Sicilia.

Il comma *q)*, art. 10, dell'Ordine generale n. 3-1915, è sostituito dal seguente:

« *q)* abbuono di tasse di sosta e di magazzinaggio fino all'importo di L. 500 per spedizione ».

La suesposta modificazione avrà effetto per tutto il tempo in cui durerà il regime della quintuplicazione delle tasse di sosta e di magazzinaggio dopo i primi due giorni di giacenza delle merci, cessato il quale il comma *q)*, art. 10, dell'ordine generale n. 3-1915, tornerà in vigore nel testo primitivo.

Approvato dal Consiglio di amministrazione nell'adunanza del 20 giugno 1917.

Ordine di servizio N. 72. (C.).

Servizio cumulativo con le ferrovie Cancello-Benevento, Orbetello-Porto S. Stefano, Mandela-Subiaco, Castelbolognese-Riolo, Reggio Emilia-Ciano, Santhià-Biella, Varese-PortoCeresio, Bari-Locorotondo e Valle Seriana.

Aumenti e modificazioni di tariffa.

In relazione ai decreti Luogotenenziali 3 settembre 1916, n. 1126, 18 febbraio 1917, n. 373 e 29 aprile 1917, n. 726, avranno effetto — pei trasporti in servizio cumulativo con le ferrovie succitate — gli aumenti e le modificazioni di tariffa seguenti *a partire dal 1° luglio* 1917.

I. — Trasporti di viaggiatori e bagagli a tariffa ridotta.

Nei prospetti allegati nn. 1, 2, 3, 4, 5, al presente ordine di servizio si indicano i nuovi prezzi da riscuotere per conto, rispettivamente, delle ferrovie Cancello-Benevento, Orbetello-Porto S. Stefano, Mandela-Subiaco, Castelbolognese-Riolo, Reggio Emilia-Ciano, per i trasporti dei viaggiatori e dei bagagli in base alle concessioni speciali ed al regolamento per trasporti militari.

Questi allegati sostituiscono, rispettivamente, quelli n. 1 all'ordine di servizio n. 55-1917, n. 2 all'ordine di servizio n. 184-1916, n. 1 all'ordine di servizio n. 206-1916, n. 10 all'ordine di servizio n. 123-1916, n. 4 all'ordine di servizio n. 184-1916.

Le stazioni e le agenzie eventualmente fornite di biglietti a destinazione fissa a tariffa ridotta interessanti le suddette ferrovie secondarie, dovranno — in attesa di istruzioni da parte del Controllo viaggiatori e bagagli di Firenze — distribuire in loro vece biglietti a percorso facoltativo.

II. — Trasporti di bagagli a tariffa ordinaria per la ferrovia Santhià-Biella e di giornali per la ferrovia Cancello-Benevento.

Nel prospetto allegato n. 6 si indicano i nuovi prezzi da riscuotere per conto della ferrovia Santhià-Biella, per i trasporti di bagagli, cani e velocipedi a tariffa ordinaria.

Tale allegato sostituisce quello n. 14 pubblicato con l'ordine di servizio n. 193-1916.

I prezzi pei viaggiatori a tariffa ordinaria e quelli pei viaggiatori e bagagli a tariffa ridotta interessanti la suddetta ferrovia Santhià-Biella (allegati n. 2 e n. 4 al detto ordine di servizio n. 193-1916) non subiscono modificazioni.

La tassa per il trasporto dei giornali da computare per il percorso della ferrovia Cancello-Benevento è di lire 0.15 per ogni chilogramma, col minimo di lire 0.45 per spedizione.

III. — Trasporti a grande velocità e piccola velocità accelerata e ordinaria.

a) *Ferrovia Orbetello-Porto S. Stefano.*

L'aumento del 15 %, di cui il comma *d*) della parte III dell'ordine di servizio n. 184-1916, è elevato al 25 %.

Resta fermo però l'aumento del 15 % per i trasporti a carro completo di generi alimentari di prima necessità e di carboni fossili e relativi surrogati (legna, ligniti e simili).

I trasporti di grano, granturco, farine e semolini sono esclusi da ambedue i detti aumenti.

b) *Ferrovia Mandela-Subiaco.*

Aumento del 15 % sulle tasse di porto, sui diritti fissi, sulle quote di correzione e sulle tasse accessorie.

Da tale aumento, che deve essere computato anche per le spedizioni effettuate in base alle concessioni speciali ed al regolamento per i trasporti militari, sono esclusi i trasporti a carro completo composti delle seguenti merci:

1° granaglie;

2° derrate alimentari di prima necessità;

3° carbone fossile e relativi surrogati (legna, ligniti e simili).

Le tasse minime per spedizione sono così modificate:

per i trasporti a grande velocità a tariffa generale (compresa la soprattassa di stazione) . . . . L. 0.55

per i trasporti a grande velocità a tariffa speciale (compresa la soprattassa di stazione) . . . . » 0.65

per i trasporti a piccola velocità ordinaria . . . » 0.45

tutte oltre le quote di correzione.

I prezzi delle tariffe speciali n. 1 e 11 g. v. sono modificati come segue:

per i colli fino a 10 kg. . . . . L. 0.60

per i colli da oltre 10 fino a 20 kg. . . . . . . » 0.85

comprese la soprattassa di stazione e la quota di correzione.

c) *Ferrovia Varese-Porto Ceresio.*

L'aumento del 5 %, di cui il comma *d*) dell'ordine di servizio n. 134-1916, è elevato al 30 %.

Si avverte però che:

1) pei trasporti di grano, granturco, loro farine e semolini, rimane fermo l'aumento del 5 %;

2) pei trasporti a carro completo di carbone fossile e relativi surrogati (legna, ligniti e simili) e delle seguenti derrate di prima necessità: bestiame minuto macellato, formaggi freschi e sodi, lardo, latte, latticini, legumi, olio, ortaglie e verdure, pane, pasta da vermicellaio, patate e riso deve essere applicato l'aumento del 10 %.

Per tutti i trasporti a piccola velocità ordinaria (compresi quelli in base al regolamento per i trasporti militari ed al volume delle concessioni speciali), effettuati o tassati a carro completo, deve essere triplicata, per il percorso della ferrovia Varese-Porto Ceresio, la soprattassa di cui l'art 68-bis delle tariffe.

d) *Ferrovia Bari-Locorotondo.*

Aumento del 28 % complessivamente per i trasporti a piccola velocità accelerata e ordinaria, esclusi quelli a carro completo di carbone fossile e relativi surrogati (legna, ligniti e simili) e delle seguenti derrate di prima necessità: bestiame minuto macellato, burro fresco o salato, carni affumicate o altrimenti preparate, carni fresche macellate, formaggi, frutta, grassi, lardo, latte, latticini, legumi, olii, ortaglie e verdure, pane, paste da vermicellaio, patate, pesci, pollame, riso e uova, per i quali l'aumento è limitato al 18 %.

Aumento del 25 % complessivamente per i trasporti a grande velocità.

Aumento del 3 % per i trasporti a carro completo di grano, granturco, loro farine e semolini.

Resta inteso che negli aumenti anzidetti sono compresi quelli di cui la parte III dell'ordine di servizio n. 206-1916 e che sui prezzi aumentati come sopra devono sempre essere computate la tassa e la soprattassa di bollo proporzionale nella misura del

2,655 %, se trattasi di spedizioni a grande velocità, e del 0,785 %, se trattasi di spedizioni a piccola velocità accelerata e piccola velocità ordinaria.

e) *Ferrovia della Valle Seriana.*

I prezzi di trasporto attualmente vigenti sulla detta ferrovia sono aumentati come segue:

1° Trasporti a grande e piccola velocità - Aumento di L. 0,20 per ogni tonnellata, escluse le merci di cui al seguente punto 5.

2° Trasporti a piccola velocità a vagone completo o non, paganti sulla ferrovia della Valle Seriana:

a) per non più di km. 7, ulteriore aumento di L. 0,20 per tonnellata;

b) per più di 7 e meno di 14 km., ulteriore aumento di L. 0,10 per tonnellata;

con esclusione sempre delle merci di cui al seguente punto 5.

3° Gli aumenti di cui sopra sia per la grande che per la piccola velocità *sono soggetti alle varie soprattasse in vigore* (prontuario edizione 26 ottobre 1916), e si applicano aumentando nelle diverse misure indicate i prezzi per tonnellata risultanti dal prontuario dei prezzi di trasporto per le merci a grande e piccola velocità sulla ferrovia di Valle Seriana (edizione 26 giugno 1916).

4° Tasse minime per le spedizioni a grande e piccola velocità. - Aumento di centesimi venti con esclusione delle merci di cui al punto 5. Le tasse minime indicate per la ferrovia della Valle Seriana all'ultima pagina del citato prontuario delle soprattasse, edizione 26 ottobre 1916, debbono quindi intendersi tutte aumentate di centesimi venti, salvo che per le merci escluse come appresso.

5° Esclusioni dagli aumenti: gli aumenti di cui sopra non si applicano ai trasporti delle merci seguenti, purchè eseguite a carro completo, cioè che raggiungano i pesi minimi in vigore sulle ferrovie dello Stato:

a) granaglie;

b) carbone fossile e suoi surrogati (legna da ardere, ligniti e simili);

c) derrate alimentari di prima necessità, cioè: bestiame minuto e macellato, burro fresco o salato, carni affumicate, insaccate, salate, od altrimenti preparate, carni fresche macellate, formaggi freschi o sodi, frutta, funghi, grassi, lardo, latte, latticini, legumi, olii, ortaglie, verdure, pane, paste, patate, pesci, pollame, riso, tonno sott'olio, uova.

6° Le disposizioni di cui sopra valgono pei trasporti comunque eseguiti, cioè qualunque sia la tariffa applicabile (generale, speciale, militare ecc.)

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9, 16 *e* 22.

Allegato N. 1 all'ordine di servizio N. 72–1917.

Prezzi da riscuotersi per il percorso sulla ferrovia Cancello-Benevento pel trasporto dei viaggiatori e dei bagagli in base alle concessioni speciali ed al regolamento per i trasporti militari.

Da CANCELLO alle seguenti stazioni e viceversa	Chilometri	TARIFFA DIFFERENZIALE *B* (1)			TARIFFA speciale per operai in comitive (Conc. XI)	TARIFFA MILITARE						BAGAGLI a tariffa militare con bollo (2) — Base per tonnellata divisibile di 10 in 10 kg.
						soggetta al bollo (1)			esente da bollo			
		1ª classe	2ª classe	3ª classe	3ª classe	1ª classe	2ª classe	3ª classe	1ª classe	2ª classe	3ª classe	
San Felice a Cancello	6	0.60	0.40	0.30	0.25	0.30	0.20	0.15	0.25	0.20	0.15	2.088
Santa Maria a Vico	9	0.85	0.60	0.40	0.35	0.40	0.30	0.20	0.40	0.30	0.20	3.132
Cervino-Durazzano	11	1.05	0.75	0.50	0.40	0.50	0.35	0.25	0.45	0.35	0.25	3.828
Arpaia-Airola	21	2.00	1.40	0.95	0.75	0.95	0.65	0.45	0.90	0.65	0.45	7.308
Rotondi-Paolisi	24	2.25	1.60	1.05	0.85	1.05	0.75	0.50	1.00	0.75	0.50	8.352
Cervinara	27	2.55	1.80	1.20	0.95	1.20	0.85	0.55	1.15	0.80	0.55	9.396
San Martino V. C.	30	2.85	2.00	1.30	1.05	1.30	0.95	0.65	1.25	0.90	0.60	10.440
Arpaise-Ceppaloni	36	3.40	2.35	1.55	1.25	1.55	1.15	0.75	1.50	1.10	0.70	12.528
Apollosa-San Leucio	40	3.75	2.65	1.75	1.40	1.75	1.25	0.85	1.65	1.20	0.80	13.920
Benevento Città	46	4.35	3.00	2.00	1.60	2.00	1.45	0.95	1.90	1.40	0.90	16.008
Benevento Centrale	49	4.60	3.20	2.15	1.70	2.15	1.55	1.00	2.05	1.45	0.95	17.052
Da BENEVENTO CENTRALE alle seguenti stazioni e viceversa												
Apollosa-San Leucio	9	0.85	0.60	0.40	0.35	0.40	0.30	0.20	0.40	0.30	0.20	3.132
Arpaise-Ceppaloni	14	1.35	0.95	0.65	0.50	0.60	0.45	0.30	0.60	0.45	0.30	4.872
San Martino V. C.	19	1.80	1.25	0.85	0.70	0.85	0.60	0.40	0.80	0.60	0.40	6.612
Cervinara	23	2.20	1.50	1.00	0.80	1.00	0.75	0.45	0.95	0.70	0.45	8.004
Rotondi-Paolisi	25	2.35	1.65	1.10	0.90	1.10	0.80	0.50	1.05	0.75	0.50	8.700
Arpaia-Airola	28	2.65	1.85	1.25	1.00	1.25	0.90	0.60	1.15	0.85	0.55	9.744
Cervino-Durazzano	38	3.60	2.50	1.65	1.35	1.65	1.20	0.80	1.60	1.15	0.75	13.224
Santa Maria a Vico	40	3.75	2.65	1.75	1.40	1.75	1.25	0.85	1.65	1.20	0.80	13.920
San Felice a Cancello	43	4.05	2.80	1.85	1.70	1.90	1.35	0.90	1.80	1.30	0.85	14.964

(1) Tassa minima per ogni biglietto (ind. o collett.) { in base alla tariffa differenziale B. . . . . L. 0.65 per la 1ª e 2ª classe e L. 0.60 per la 3ª classe.
{ pei trasporti a concessione speciale B. . . . . — — » 0.55 »

(2) Tassa minima per spedizione di bagaglio . . . . » 0.65

Allegato N. 2 all'ordine di servizio N. 72-1917.

Prezzi da riscuotersi per il percorso sulla ferrovia Orbetello-Porto S. Stefano, pel trasporto dei viaggiatori e dei bagagli in base alle « Concessioni speciali » ed al « Regolamento pel trasporti militari ».

STAZIONI	Ferrovia alla quale appartengono	Transiti (punti di allacciamento con la rete dello Stato)	Distanza dai transiti Km.	Tariffa differenziale B			Tariffa speciale per operai	Tariffa militare						Bagagli	
								pei trasporti soggetti a tasse di bollo			pei trasporti esenti da tassa di bollo			Base per tonnellata divisibile di 10 in 10 kg.	
				1ª classe	2ª classe	3ª classe	3ª classe	1ª classe	2ª classe	3ª classe	1ª classe	2ª classe	3ª classe	pei trasporti soggetti a tassa di bollo	pei trasporti esenti da tassa di bollo
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
Orbetello Città	Orbetello–Porto S. Stefano	Orbetello	5	0.65	0.50	0.35	0.25	0.25	0.25	0.20	0.25	0.25	0.20	1.636	1.596
S. Liberata (c. c.)	Id.	Id.	11	—	—	—	—	0.50	0.40	0.35	0.50	0.40	0.35	—	—
Porto S. Stefano	Id.	Id.	14	1.60	1.20	0.75	0.50	0.65	0.45	0.35	0.60	0.45	0.35	4.580	4.466

Tasse minime pel trasporto dei viaggiatori — L. 0.80 per ogni biglietto in base alla tariffa differenziale B.
Tasse minime per spedizione pel trasporto dei bagagli — L. 1.10 per le concessioni speciali A e IX;
L. 0.80 pei trasporti militari soggetti a tassa di bollo;
L. 0.75 per la concessione speciale B e pei trasporti militari esenti da tassa di bollo.

Allegato N. 3 all'ordine di servizio N. 72-1917.

Prezzi da riscuotersi per il percorso sulla ferrovia Mandela–Subiaco pel trasporto dei viaggiatori e dei bagagli in base alle concessioni speciali ed al regolamento dei trasporti militari.

STAZIONI	Ferrovia alla quale appartengono	Transiti (punti di allacciamento con la rete dello Stato)	Distanze dai transiti	Tariffa differenziale B			Tariffa speciale per operai	TARIFFA MILITARE						BAGAGLI	
								pel trasporti soggetti a tassa di bollo			pei trasporti esenti da tassa di bollo			Base per tonnellata divisibile di 10 in 10 chilog.	
			km.	I	II	III	III	I	II	III	I	II	III	pei trasporti soggetti a tassa di bollo	pei trasporti esenti da tassa di bollo
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
Anticoli Roviano	Mandela – Subiaco	Mandela	8	0.85	0.65	0.45	0.35	0.40	0.30	0.25	0.40	0.30	0.25	2.803	2.730
Marano Agosta			13	1.40	1.00	0.65	0.55	0.60	0.45	0.30	0.60	0.45	0.30	4.554	4.436
Rocca Canterano			18	1.90	1.35	0.90	0.70	0.85	0.60	0.45	0.85	0.60	0.45	6.306	6.143
Subiaco			23	2.45	1.70	1.10	0.90	1.05	0.75	0.55	1.00	0.75	0.55	8.057	7.849

Tasse minime per spedizione pel trasporto di bagagli:

L. 1.15 per la concessione speciale A.
» 0.85 pel trasporti militari soggetti a tassa di bollo.
» 0.80 per la concessione speciale B e pei trasporti militari esenti da tassa di bollo.

Allegato N. 4 all'ordine di servizio N. 72-1917.

Prezzi da riscuotersi per il percorso sulla Ferrovia Castelbolognese-Riolo pei trasporto dei viaggiatori e dei bagagli in base alle Concessioni speciali ed al Regolamento pei trasporti militari.

STAZIONI	Ferrovia alla quale appartengono	Transiti (punti di allacciamento con la rete dello Stato	Distanza dai transiti	Tariffa differenziale B			Tariffa speciale per operai	Tariffa militare						Bagagli	
								pei trasporti soggetti a tassa di bollo			pei trasporti esenti da tassa di bollo			Base per tonnellata divisibile di 10 in 10 kg.	
			Km.	1ª classe	2ª classe	3ª classe	3ª classe	1ª classe	2ª classe	3ª classe	1ª classe	2ª classe	3ª classe	pei trasporti soggetti a tassa di bollo	pei trasporti esenti da tassa di bollo
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
Riolo dei Bagni. . . .	Ferrovia Valle-Senio	Castelbolognese. . .	10	0.95	0.85	0.65	0.35	0.80	0.65	0.40	0.80	0.65	0.40	2.490	2.490

Bagagli - Tassa minima per spedizione: L. 0.55 per le concessioni speciali A e IX;
» 0.55 pei trasporti militari soggetti a tasse di bollo;
» 0.55 per la concessione speciale B e pei trasporti militari esenti da tasse di bollo.

Allegato N. 5 all'ordine di servizio N. 72–1917.

Prezzi da riscuotersi per il percorso della ferrovia Reggio-Ciano d'Enza e diramazione Barco-Montecchio, pel trasporto dei viaggiatori e dei bagagli in base alle concessioni speciali ed al regolamento pei trasporti militari.

STAZIONI	Ferrovia alla quale appartengono	Transiti (punti di allacciamento con la rete dello Stato)	Distanza in km. dai transiti	Tariffa differenziale B		Tariffa speciale per operai	Tariffa militare				Bagagli	
							pei trasporti soggetti a tassa di bollo		pei trasporti esenti da tassa di bollo		Base per tonnellata divisibile di 10 in 10 kg.	
				1ª classe	3ª classe		1ª classe	3ª classe	1ª classe	3ª classe	pei trasporti soggetti a tassa di bollo	pei trasporti esenti da tassa di bollo
Bibbiano	Reggio-Ciano	Reggio-Emilia	17	1.70	1.00	0.85	0.80	0.55	0.75	0.55	5.168	5.034
Cavriago	Id.	Id.	10	1.00	0.70	0.60	0.60	0.45	0.60	0.45	3.040	2.961
Ciano.	Id.	Id.	26	2.40	1.55	1.20	1.00	0.75	1.00	0.75	7.904	7.699
Montecchio	Barco-Montecchio	Id.	17	1.70	1.00	0.85	0.80	0.55	0.75	0.55	5.168	5.034
Reggio S. Stefano. . .	Reggio-Ciano	Id.	3	0.55	0.40	0.40	0.45	0.30	0.45	0.30	0.912	0.889
S. Polo.	Id.	Id.	23	2.10	1.35	1.05	0.95	0.70	0.95	0.70	6.992	6.811

Prezzo minimo per ogni biglietto individuale o collettivo: L. 0.85 pei viaggi in base alla concessione speciale B; L. 0.90 per viaggi in base alle altre concessioni speciali.

Tasse minime per i bagagli: L. 1.05 per la concessione speciale A e IX
» 0.95 » » » B
» 0.75 pei trasporti militari soggetti alla tassa di bollo.
» 0.70 » » esenti dalla tassa di bollo.

Avvertenza: Esistendo sulla linea Reggio-Ciano e diramazione Barco-Montecchio due sole classi (1ª e 3ª), i biglietti rilasciati per la 1ª e 2ª classe sulle Ferrovie dello Stato valgono per la 1ª classe sulla linea predetta, applicando beninteso per quest'ultima i prezzi di 1ª classe indicati nel presente allegato.
I biglietti distribuiti in senso inverso devono portare anche l'indicazione della classe da occuparsi sulle Ferrovie dello Stato, secondo la richiesta fatta dai viaggiatori ed il prezzo pagato.

Allegato N. 6 all'ordine di servizio N. 72-1917.

Ferrovia Santhià-Biella

Ammessa al servizio cumulativo viaggiatori, bagagli, cani e velocipedi da e per tutte le stazioni della rete dello Stato.

Bagagli - Cani e Velocipedi

Dal transito di Santhià alle seguenti stazioni e viceversa	Chilometri	BAGAGLI Prezzo per chilogrammi										Oltre 100 kg. Prezzo per tonnell. (1)	Cani — Prezzo per capo (1)	Velocipedi per macchina (1)
		10	20	30	40	50	60	70	80	90	100			
Salussola	12	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.50	0.60	0.65	0.75	7.164	0.45	0.45
Vergnasco	17	0.45	0.45	0.45	0.45	0.55	0.65	0.75	0.85	0.95	1.05	10.119	0.55	0.55
Sandigliano	21	0.45	0.45	0.45	0.55	0.65	0.80	0.90	1.05	1.15	1.30	12.537	0.65	0.65
Candelo	24	0.45	0.45	0.45	0.60	0.75	0.90	1.00	1.15	1.30	1.45	14.328	0.75	0.75
Biella	30	0.45	0.45	0.55	0.75	0.90	1.10	1.25	1.45	1.65	1.80	17.91	0.90	0.90

(1) Tassa minima: — Bagagli: per spedizione L. 0.45; Cani: per spedizione L. 0.45; Velocipedi: per spedizione L. 0.45.

Ordine di servizio N. 73. (C.).

Limitazioni nel servizio viaggiatori.

(Vedi ordine di servizio N. 3 e 15-1917).

Con richiamo alla nota del comma *a)* punto 1, capitolo A dell'ordine di servizio n. 3-1917 ed a seguito della comunicazione fatta con il successivo ordine di servizio n. 15-1917 avvertesi che col 14 aprile u. s. è cessata la vendita anche da parte delle agenzie viaggiatori estere dei biglietti circolari al sud delle Alpi, dei combinati in ferrovia e sui laghi e di quelli di andata e ritorno.

Pertanto se si trovassero in uso dei biglietti di cui trattasi rilasciati dalle agenzie estere posteriormente a tale data non dovranno più essere tenuti validi.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9, 16 *e* 22.

Ordine di servizio N. 74. (C.).

Viaggi a tariffa differenziale A.

(Vedi ordine di servizio N. 120-1916 e 47-1917).

Nell'elenco delle deviazioni ammesse — pubblicato nella parte II delle tariffe e condizioni dei trasporti, nella istruzione pel servizio viaggiatori, bagagli e cani per uso del personale dei treni e nella parte prima della prefazione generale all'orario generale di servizio — deve farsi la seguente aggiunta:

Percorso da	a	Via più breve	Deviazione	Maggior percorso — Km.
o viceversa				
Aragona Caldare	Messina	Canicattì-Bicocca	Termini Imerese	8

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9, 16 *e* 22.

Ordine di servizio N. 75. (M. C. L.).

Apertura all'esercizio della fermata di S. Giacomo di Spoleto.

Dal giorno 1° luglio 1917 viene aperta all'esercizio, al chilometro 146+724 della linea Roma-Ancona ed a sinistra della linea stessa, la fermata di S. Giacomo di Spoleto, situata fra le stazioni di Spoleto e di Campello sul Clitunno dalle quali dista rispettivamente m. 6014 e m. 3884.

La fermata è protetta da due semafori di 2ª categoria situati entrambi a sinistra rispetto ai treni ai quali comandano ed alla distanza dall'asse del F. V. di m. 1200 quello verso Spoleto e di m. 1000 quello verso Campello.

La fermata di S. Giacomo di Spoleto viene ammessa al servizio viaggiatori, bagagli e cani ed esercitata a mezzo di un guardiano con le modalità di cui gli art. 25 e 31 delle « Norme per il servizio contabile delle gestioni viaggiatori, bagagli, cani e telegrafi », pubblicate con l'Ordine di servizio n. 160-1909 e successive modificazioni.

Dalla detta fermata vengono distribuiti biglietti di corsa semplice a tariffa ordinaria ai prezzi e per le corrispondenze in-

dicate nel prospetto « Allegato *A* » al presente ordine di servizio.

La stazione di Spoleto è incaricata della scritturazione dei biglietti, bagagli ecc., nonchè del versamento del relativo importo.

In conseguenza di quanto sopra nella « Prefazione generale (parte seconda) all'orario generale di servizio », nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato » (Edizione giugno 1914) e nei prontuari manoscritti delle distanze in uso nelle stazioni e negli uffici di controllo si dovranno praticare le aggiunte indicate nell'allegato *B* al presente ordine di servizio.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Allegato **A** *all'Ordine di servizio N. 75-1917.*

Prezzo dei biglietti in vendita da e per la fermata di S. GIACOMO DI SPOLETO.

DA	A	Biglietti di corsa semplice			Stazione incaricata delle scritturazioni e dei versamenti
		I	II	III	
S. Giacomo di Spoleto	Terni	4.35	3.05	1.95	Spoleto
	Giuncano.	2.90	2.05	1.30	
	Spoleto.	0.85	0.60	0.40	
	Campello sul Clit. .	0.50	0.35	0.25	
	Trevi.	1.35	0.95	0.60	
	Foligno.	2.40	1.70	1.10	
	Roma	17.65	12.35	7.95	

Allegato **B** *all'Ordine di servizio N. 75-1917*

Nella « Prefazione generale (parte II) all'orario generale di servizio » si dovrà a pagina 9, fra i nomi di S. Giacomo di Martignone e S. Giano, aggiungere:

S. Giacomo di Spoleto ✱ L B	A	160

Nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato » (edizione giugno 1914) si dovrà:

— a pagina 52, fra i nomi di S. Giacomo di Martignone (Casa cantoniera) e S. Giano, inserire:

S. Giacomo di Spoleto (casa cantoniera)	Orte-Ancona	Ancona 5° Foligno	Perugia	91	V (6)	B (6)

— a pagina 91 nella tabella (91) *Roma-Ancona e diramazioni Portonaccio-Roma S. Lorenzo e Foligno-Terontola,* fra i nomi di Spoleto e Campello sul Clitunno, trascrivere, in carattere corsivo, il nome di S Giacomo di Spoleto con le seguenti distanze:

Roma Termini e Porta Maggiore	Km.	147
Roma S. Lorenzo	»	145
Portonaccio	»	143
Sette Bagni	»	131
Monterotondo Mentana	»	122
Fara Sabina	»	110
Poggio Mirteto	»	99
Stimigliano	»	90
Civita Castellana – Magliano	»	77
Gallese	»	73
Orte	»	65
Nera Montoro	»	55
Narni Amelia	»	48
Terni	»	36
Giuncano	Km.	24
Morgnano S. Angelo	»	9
Spoleto	»	7
Campello sul Clitunno	»	4
Trevi	»	11
Foligno	»	20
Spello	»	25
Assisi	»	35
Bastia	»	39
Ponte S. Giovanni	»	48
Perugia	»	59
Ellera	»	69
Magione	»	81
Passignano	»	90
Tuoro	»	95

Terontola	Km.	102	Serra S. Quirico	Km.	100
Scanzano Belfiore	»	24	Castelplanio Cupramontana	»	106
Pieve Fanonica	»	29	Montecarotto Castelbellino	»	113
Valtopina	»	33	Iesi	»	121
Nocera Umbra	»	38	Chiaravalle	»	132
Gaifana	»	49	Castel Ferretti.	»	135
Gualdo Tadino	»	56	Falconara Marittima. .	»	139
Fossato	»	62	Palombina	»	143
Fabriano	»	77	Ancona	»	148
Albacina	»	86			
Genga Arcevia	»	93			

Nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche in uso nelle stazioni e negli uffici di Controllo si dovrà:

— a pagina 11 fra i nomi di S. Giacomo di Martignone (Casa cantoniera) e S. Giano, trascrivere:

« S. Giacomo di Spoleto (Casa cantoniera) / 56 / 6 bis / »

— a pagina 56 fra i nomi di Spoleto e Campello sul Clitunno trascrivere

« / 6 bis / S. Giacomo di Spoleto (Casa cantoniera) »

nonchè la distanza ed il relativo istradamento procedendo secondo quanto appresso:

Per i prontuari delle stazioni della linea Roma-Ancona e diramazioni Portonaccio-Roma S. Lorenzo e Foligno-Terontola la distanza dovrà essere rilevata dalla tabella 91 a pagina 91 del Prontuario generale, già modificata come sopra si è detto.

Per tutto gli altri prontuari la si dovrà invece formare aggiungendo chilometri 6 a quella indicata per Spoleto e chilometri 4 a quella indicata per Campello sul Clitunno e scegliendo poi la più breve. L'istradamento sarà quello stesso esposto per la stazione che avrà servito di base per la formazione della distanza.

Circolare N. 45. (C.)

(Vedi circolare N. 104-1916).

Trasporti in conto corrente del Commissariato generale per gli approvvigionamenti e i consumi.

In seguito al recente decreto che riunisce il Servizio approvvigionamenti del Ministero di agricoltura al Commissariato generale per i consumi, sotto la denominazione « Commissariato generale per gli approvvigionamenti e i consumi », ed alla decisione presa di estendere alle commissioni provinciali di requisizione la facoltà di effettuare in conto corrente i trasporti, le disposizioni della circolare n. 104 del 7 dicembre 1916, a partire dal 1° luglio 1917, devono ritenersi così modificate.

Le spedizioni di cereali, derrate alimentari, ecc., effettuate sia a grande velocità che a piccola velocità, a nome del Commissariato suddetto dagli appositi incaricati, nonchè quelle eseguite dalle commissioni provinciali di requisizione, le une e le altre all'indirizzo dei consorzi, comuni, prefetti, molini e magazzini o stabilimenti del ripetuto Commissariato, sono da accettarsi in conto corrente da tutte le stazioni della rete per le altre delle ferrovie dello Stato e per quelle appartenenti alle Amministrazioni secondarie ammesse al servizio cumulativo.

Per queste ultime i transiti attribuiranno al corrispondente le quote di competenza, considerando i trasporti eseguiti in affrancato.

Sono pure da accettarsi in conto corrente i trasporti di sacchi vuoti spediti dal Commissariato, dalle Commissioni di requisizione e loro delegati, compresi quelli indirizzati alla Ditta Gaslini di Bolzaneto per essere riparati.

Restano invece esclusi i trasporti dei sacchi vuoti restituiti all'indirizzo delle Commissioni di requisizione grano, centro sbarchi, ecc., dai consorzi, comuni, molini ecc., dovendo i medesimi essere eseguiti in porto affrancato.

I trasporti in conto corrente di cui sopra hanno luogo con documento ordinario, sul quale, oltre alla firma del funzionario espressamente delegato, risulta apposto uno speciale timbro con la leggenda « *Trasporti in conto corrente del Commissariato generale degli approvvigionamenti e consumi* ». I documenti di trasporto presentati dalle Commissioni di requisizione debbono inoltre portare un'annotazione a stampa così concepita: « *La presente spedizione è eseguita d'ordine del Commissariato generale per gli approvvigionamenti e consumi e va inscritta nel conto corrente del Commissariato stesso* »; annotazione che deve essere sottoscritta dal presidente della Commissione mittente e convalidata dal timbro della medesima.

I trasporti debbono essere scritturati tanto in partenza quanto in arrivo, negli ordinari registri e riassunti, *senza assumere in conto alcuna tassa,* venendo questa stabilita in sede di controllo.

Le stazioni speditrici debbono altresì scritturare i ripetuti trasporti in appositi prospetti, mod. C[1]-125, da compilarsi in doppio esemplare e da farsi vistare a fine di ogni quindicina dai funzionari delegati del Commissariato e commissioni di requisizione, ai quali deve essere rilasciata una delle due copie col visto del capo stazione o del capo gestione e col relativo bollo d'ufficio. Alla fine della quindicina i prospetti trattenuti dalle gestioni sono da inviarsi al competente controllo, allegati al relativo riassunto spedizioni.

Le stazioni interessate potranno richiedere i mod. C[1] 125 al competente magazzino stampe.

Si raccomanda la scrupolosa osservanza delle accennate disposizioni.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Il Direttore generale
R. DE CORNE'

ALBO D'ONORE DEI MORTI PER LA PATRIA

MORTI SUL CAMPO DI BATTAGLIA.

(123941) - **Piovesan** Giuseppe - manovale - stazione Treviso - soldato di fanteria - morto il 9 giugno 1916.

- **Costa** Battista - manovale avventizio - stazione Gallarate - soldato di fanteria - morto il 2 novembre 1916.

- **Pelligra** Salvatore - guardiano-cant. avv. - Esercizio ferrovie - secondarie (Gruppo Sicilia) - soldato di fanteria - morto il 15 dicembre 1916.

- **Lenzi** Fausto - aiutante applicato avv. - Servizio Costruzioni - aspirante ufficiale dei bersaglieri morto il 23 maggio 1917.

(157517) - **Baccaglioni** Maurizio - applicato - stazione Rezzato - tenente di fanteria - morto il 24 maggio 1917.

MORTI IN SERVIZIO MILITARE VITTIME DEL DOVERE.

- **Covais** Pietro - manovale avventizio - stazione Palermo - soldato di fanteria - morto il 21 aprile 1917.

- **Massicci** Giovanni - aiutante applicato avv. - Servizio Lavori - caporalmaggiore aviatori - morto il 5 maggio 1917.

MORTI IN SERVIZIO FERROVIARIO VITTIME DEL DOVERE.

- **Auricchio** Gennaro - fuochista avventizio - Esercizio Navigazione - morto il 12 dicembre 1916.

(149655) - **Lacedelli** Attilio - manovale - Squadra rialzo Venezia - morto il 10 maggio 1917.

- **Longobardo** Ernesto - 2° ufficiale avventizio - Esercizio Navigazione - morto il 3 giugno 1917.

- **Orzo** Pasquale - marinaio avventizio - Esercizio navigazione - morto il 3 giugno 1917.

- **Buovolo** Vincenzo - fuochista avventizio - Esercizio Navigazione - morto il 3 giugno 1917.

SENTENZE

Trasporto di persone - Treno in moto - Apertura dello sportello - Lesioni al viaggiatore - Irresponsabilità dell' Amministrazione.

L'Amministrazione delle ferrovie non è responsabile delle lesioni riportate dal viaggiatore per la violenta chiusura dello sportello di un compartimento aperto prima che il treno sia completamente fermo in stazione

CASSAZIONE ROMA — Sentenza 16 febbraio-10 marzo. (*Pres.* Mortara; *Est.* Gatti). — Ferrovie Stato contro Molinari.

FATTO.

Luigi Molinari chiamava con le citazioni del ventisette febbraio e 8 luglio 1913 avanti il Tribunale di Roma l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato per essere rivaluto dei danni subiti nel 24 ottobre 1912 per lo schiacciamento di due dita della mano che aveva poggiata sullo stipite dello sportello aperto, nell'imminenza dell'arrivo del treno nella stazione di Napoli, da un ignoto viaggiatore, e che erasi violentemente richiuso urtando in uno dei carrelli abbandonati sul marciapiede della stazione. La convenuta oppose essere il deplorato evento occorso per colpa sia dell'ignoto viaggiatore sia del Molinari. E il Tribunale, dopo l'esaurimento della prova testimoniale invocata dallo attore, ritenne con la sentenza 29 settembre 1915 essere concorso al verificarsi di quello evento anche il fatto degli agenti ferroviari, che avevano lasciato i carrelli presso, il binario e conseguentemente condannò le ferrovie dello Stato al rifacimento di un terzo del danno.

Proposero appello tanto l'Amministrazione ferroviaria quanto il Molinari, l'una per essere prosciolta da ogni responsabilità,

l'altro per la sua affermazione totale o in misura più lata. E il giudice di secondo grado, respingendo il primo gravame e accogliendo in parte il secondo, col pronunciato 8 maggio 1916 ritenne le ferrovie dello Stato responsabili di due terzi del danno dopo avere considerato che la colpa maggiore fu delle ferrovie perchè: *a*) l'articolo 16 del regolamento di polizia 31 ottobre 1873 prescrive che la strada ferrata deve tenersi sgombra sino ad un metro e mezzo dalle rotaie e a distanza maggiore dagli oggetti più alti delle rotaie ad eccezione di attrezzi e materiali per lavori giornalieri di manutenzione purchè non impediscano il sicuro transito dei convogli, e può ammettersi che il carrello, da cui fu nell'urto richiuso lo sportello, fosse destinato alla manutenzione del servizio, ma non era custodito, come si doveva custodirlo; *b*) gli agenti ferroviari debbono vegliare a che i viaggiatori non contravvengano alle prescrizioni loro fatte e in particolar modo nelle stazioni ove il traffico è incessante, *c*) poggiare la mano sullo stipite dello sportello anzi tempo fu semplice imprudenza, la quale quindi non concorse al verificarsi dell'evento dannoso con efficacia pari a quella dell'apertura dello sportello e dell'abbandono del carrello sul marciapiede della stazione.

L'Amministrazione delle ferrovie dello Stato ha ricorso in Cassazione e sostiene:

a) l'articolo 16 del regolamento sulla polizia stradale si riferisce ai convogli in transito e quindi a sportelli chiusi; *b*) gli agenti ferroviari possono non trovarsi in grado di prevenire l'atto colposo del viaggiatore che apre lo sportello del proprio compartimento prima che il treno si fermi; *c*) è un illecito non usare prudenza quando la prudenza è imposta da particolari disposizioni tra cui quelle degli articoli 1 e 42 delle Tariffe e delle condizioni di trasporto, per le quali il viaggiatore deve usare tutte le precauzioni necessarie per la sicurezza e la incolumità della sua persona ed osservare le prescrizioni relative all'esercizio delle ferrovie, e quindi la distinzione tra fatto imprudente e fatto illecito costituisce un errore di diritto che ha influito nella valutazione e nella gradazione delle colpe.

DIRITTO.

Considerato che i giudici dell'appellazione hanno desunto la responsabilità dell'amministrazione delle vie ferrate, nello schiacciamento della mano poggiata da Luigi Molinari sullo stipite dello sportello aperto da un viaggiatore prima che il convoglio si arrestasse nella stazione di Napoli, da tre circostanze di fatto, ossia il collocamento sul marciapiede della stazione di tre pesanti carrelli, i quali facendosi puntello l'uno con l'altro si risospinsero e richiusero lo sportello; l'assenza di chi era chiamato a custodire i carrelli; e la incuranza del personale di stazione e viaggiante di fronte a sportelli aperti anzitempo dai viaggiatori.

Ma, prima di giungere a tanto, essi avrebbero dovuto ricercare, meglio che non abbiano fatto, se non fosse consentito il collocamento dei carrelli là dove furono collocati, se cotesti carrelli avessero mestieri di custodia, e se gli agenti ferroviari potessero prevenire l'atto del viaggiatore che apre lo sportello per discendere anzitempo dal treno o almeno ovviare alle conseguenze spesso fatali di un tale atto illecito e imprudente.

E ciò perchè presupposti di ogni responsabilità per colpa, derivi dalla violazione di una norma giuridica a tutti imposta o di un onere contrattuale, sono: un fatto positivo o di omissione, al quale contrasti il dovere giuridico di un determinato comportamento; la imputabilità, risolventesi per lo meno nella omissione della diligenza imposta al responsabile nella sfera della propria attività; e infine la relazione di causa ad effetto tra il fatto, obbiettivamente illecito e soggettivamente imputabile che risulta dai predetti due coefficienti, e l'evento dannoso.

Ora nella specie controversa, all'ammissione della responsabilità fa difetto l'elemento oggettivo, ossia la violazione delle norme giuridiche che dal Molinari si pretendono tenute in non cale.

Lo articolo 16 del regolamento di polizia delle strade ferrate, disponendo che il piano stradale deve almeno per un metro e mezzo dalle rotaie rimanere sgombro, meno che degli attrezzi necessari alla giornaliera manutenzione purchè sia sicuro il transito

dei convogli, non ha inteso di riferirsi ai marciapiedi delle stazioni, perchè, se avesse voluto riferirvisi, avrebbe eccettuato dalla osservanza di quella distanza anche gli attrezzi necessari al servizio del movimento delle merci, il quale altrimenti ivi sarebbe impossibile. I carrelli che, vuoti per ricevere, carichi per deporre merci, aspettano sui marciapiedi l'arrivo del treno, non hanno mestieri di custodia sino a quando il treno non giunga alla stazione, giacchè il convoglio incede a sportelli chiusi, e i viaggiatori non debbono discenderne prima che si fermi e prima che loro sia assegnata la via della discesa (articolo 51 del detto Reg.). Gli agenti ferroviari, di stazione, o viaggianti, vigilano e provvedono per il normale andamento del servizio, ma non hanno il mandato, e se lo volessero assumere, non avrebbero modo per assolverlo efficacemente, di tenersi in attesa di quei viaggiatori a cui talenti di aprire anzitempo lo sportello del loro compartimento e di poggiarvi la mano, onde sfuggano alle eventuali disgraziate conseguenze del fatto loro. E non si tace che i giudici del fatto, se avessero accolto questi concetti, non avrebbero in alcun modo trovato imputabili al personale ferroviario le lesioni toccate al Molinari per avere fatto quello che eragli detto di non fare dalla ordinaria prudenza, e dagli articoli 1 e 42 della tariffa e dalle scritte che si rinvengono nell'interno dei vagoni; e inoltre avrebbero escluso qualsiasi nesso tra il comportamento degli agenti ferroviari e l'infortunio toccato al Molinari, e fatto posto invece al trito aforisma: *qui culpa sua damnum sentit, non intelligitur damnum sentire.*

È adunque necessario accogliere il ricorso e rinviare la causa al altro giudice di pari grado anche pei provvedimenti circa le spese.